

Die Freizeichnung im deutschen Luftverkehr

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines
Doktors der Rechtswissenschaft
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Martin Luther-Universität
Halle-Wittenberg

vorgelegt von

GUSTAV RÖHM

Gerichtsreferendar in Halle (S.)

Berichterstatter:
Prof. Dr. R. R u t h

Halle (Saale) 1934

Eduard Klinz, Buchdruck-Werkstätten Halle (Saale), Dölauer Straße 14

Die Freizeichnung im deutschen Luftverkehr

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines
Doktors der Rechtswissenschaft
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Martin Luther-Universität
Halle-Wittenberg

vorgelegt von

GUSTAV RÖHM

Gerichtsreferendar in Halle (S.)

Berichterstatter:
Prof. Dr. R. Ruth

Halle (Saale) 1934



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546025_0060

Meinen Eltern



INHALTSÜBERSICHT.

	Seite
Schrifttum	VII
Abkürzungen	XII
 I. Abschnitt. Darstellung der Probleme	1
§ 1. Der Grundsatz der Gefährdungshaftung im Luftverkehrsgesetz	1
§ 2. Grundsätzliches über die Freizeichnung in der Praxis	2
§ 3. Die Probleme	4
 II. Abschnitt. Die privatrechtliche Haftung im deutschen Luftverkehr	5
§ 4. Die Haftung für Schaden nach dem Luftverkehrsgesetz	5
I. Das Luftfahrzeug	6
II. Der Halter	8
III. Der Betriebsbegriff	10
IV. Der Unfall	14
V. Die Kausalität	15
VI. Der Schaden	17
VII. Der Schadenersatz	17
§ 5. Die Haftung für Schaden aus dem Luftbeförderungsvertrag	23
I. Der Luftbeförderungsvertrag	23
II. Verletzung der Sorgfaltspflichten	31
§ 6. Die Haftung für Schaden aus unerlaubter Handlung	33
I. Der Haftungsumfang	34
II. Die Beweislast	36
 III. Abschnitt. Die vertragliche Freizeichnung im deutschen Luftverkehr	38
§ 7. Der Wortlaut von Freizeichnungsklauseln in der Praxis	38
§ 8. Zulässigkeit der Freizeichnung und Enthaltung von vorsätzlichem Handeln	48
§ 9. Kritische Betrachtung der bisherigen auf § 138 B. G. B. gegründeten Lösungen	50
§ 10. Haftung für Luftverkehrsschaden im ausländischen Recht	60
§ 11. Freizeichnung von den Haftungsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes	68

	Seite
§ 12. Grenzen einer Freizeichnung im Rahmen des § 138 B. G. B.	71
I. Begriff der guten Sitten	71
II. Die Gefährlichkeit des Flugwesens	77
III. Freizeichnung von der Sonderhaftung des Luft- verkehrsgesetzes	79
IV. Freizeichnung von der Haftung nach bürgerlichem Recht	82
V. Freizeichnung von grobem Verschulden	84
VI. Unbefriedigende Rechtslage	90
VII. Das Warschauer Abkommen	91
VIII. Freizeichnung bei Ansprüchen gegen Erfüllungs- gehilfen	95
§ 13. Versicherung und Enthftung	96
§ 14. Die Form der Enthftung	101
§ 15. Der von der Freizeichnung betroffene Personenkreis	107
§ 16. Die Wirkung der Nichtigkeit auf den Vertrag	109
 IV. Abschnitt. Sondergebiete	113
§ 17. Der Flugeisenbahnverkehr	113
§ 18. Post und Eisenbahn als Luftfahrzeughalterinnen	117

SCHRIFTTUM.

- Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Luftpersonen- und -gepäckverkehr der Deutschen Luft-Hansa A.G., herausgegeben von der Deutschen Luft-Hansa A.G.
- Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Luftgüterverkehr der Deutschen Luft-Hansa A.G., herausgegeben von der Deutschen Luft-Hansa A.G.
- Allgemeine österreichische Gerichtszeitung, Wien, Verlag Manz.
- André, Fr. in Festgaben für Ludwig Enneccerus, 1913, Einfache, zusammengesetzte, verbundene Rechtsgeschäfte, ein Beitrag zu § 139 des bürgerlichen Gesetzbuches, Marburg, N.G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung.
- Archiv des öffentlichen Rechts, begründet von Laband und Stoerk, herausgegeben von Holstein, Koellreuter und Triepel, Verlag Mohr, Tübingen.
- Archiv für Luftrecht, herausgegeben von H. Oppikofer, Ost-Europa-Verlag, Königsberg Pr. und Berlin.
- Arndt, Christoph, F. G., Die Haftung des Luftfahrzeughalters aus Transportvertrag unter besonderer Berücksichtigung ihrer Ablösung durch die obligatorische Unfallversicherung. Diss. Zürich, 1932.
- Assekuranz-Jahrbuch, gegr. v. A. Ehrenzweig, Wien und Leipzig, Compaßverlag.
- Beck, Dr. Waldemar, Der Luftbeförderungsvertrag im geltenden deutschen und internationalen Recht, in „Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen“, Band 52, S. 223 ff.
- Becker, Zulässigkeit von Freizeichnungsklauseln im Luftverkehr, in „Recht und Handel“, 1927, S. 247.
- Behrend, Haftung für Gefälligkeiten, in „Das Recht“, 1919, S. 291.
- Behrend, Dr. E., Aus der Praxis der Sozialversicherung in der Luftfahrt, in „Archiv für Luftrecht“, Band II, 1932, S. 227 ff.
- Blume, v., Das Reichsgericht und die Gefälligkeitsverträge, in „Das Recht“, 1908, S. 649 ff.
- Bredow-Müller, Das Luftverkehrsgesetz vom 1. VIII. 1922, 1. Auflage Berlin 1922, 2. Auflage herausgegeben von Schleicher, Berlin 1933, Kommentar, Heymanns Verlag.
- Buhrbank, Rudolf, Die privatrechtliche Haftung im Luftverkehr, Diss. Leipzig, 1919.
- Busse, Luftrecht, einschließlich Luftverkehrsgesetz und Pariser Luftverkehrsabkommen, Berlin/Leipzig, 1928, Verlag Walter de Gruyter.
- Busse, Die Fortschritte des Luftrechts, in J.W. 1930, S. 1914.
- Das Recht, Rundschau für den deutschen Juristenstand, herausgegeben von Soergel, Lindemann und Friedrichs, Berlin. Heymanns Verlag.
- Der junge Rechtsgelehrte, Zeitschrift für Studium, Ausbildung und Prüfung der Juristen, Berlin, Verlag F. Vahlen.
- Deutsche Juristenzeitung, herausgegeben von O. Liebmann, Verlag Liebmann, Berlin.
- Die Luftreise, Zeitschrift für Luftverkehr, Lufttouristik und Flug-sport, Herausgeber Fr. v. Schack, Verlag für Spezial-literatur G. m. b. H., Berlin-Charlottenburg 5.

- Die Reichsbahn, Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin, Verlag G. Hackebeil.
- Die Wirtschaft und das Recht, Zeitschrift, herausgegeben von Baum und Loening, Verlag Heß, Stuttgart.
- Döring, Das Reichsgericht zur Enthaftungsklausel im Luftverkehr, in „Zeitschrift für das gesamte Luftrecht“, Band I, 1928, Heft 4, S. 292 ff.
- Döring, Die Beziehungen des neuen Luftbeförderungsrechts zum internationalen Eisenbahnrecht, in „Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen“, Bd. 54, S. 89 ff.
- Döring, Die Enthaftungsklausel im Luftverkehr, in „Zeitschrift für das gesamte Luftrecht“, Band I, 1927, Heft 2/3, S. 209 ff.
- Döring, Die Luftversicherung, Entwicklung, Recht und Technik, Berlin, 1928, Verlag E. S. Mittler u. Sohn.
- Döring, Die Neugestaltung des Luftbeförderungsvertrages im europäischen Luftverkehr, in „Archiv für Luftrecht“, Bd. 2, S. 1 ff.
- Döring, Haftpflicht und Versicherung der Lufttransportunternehmen, in „Assekuranz-Jahrbuch“, 49. Bd., 1930, S. 150 ff.
- Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch, v. 10. Mai 1897, I. Band, 1930, III. Auflage, Verlag Bensheimer, Mannheim, Berlin, Leipzig.
- Eger, Darf der Luftfahrzeughalter seine Haftung für Passagierschäden ausschließen?, in „Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen“, Band 44, S. 25 ff.
- Eger, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Stuttgart/Leipzig, 1911, Deutsche Verlagsanstalt.
- Eger, Der Stand der Rechtsprechung zur Haftung des Luftfahrzeughalters, in „Die Wirtschaft und das Recht“, 1928, S. 730 ff.
- Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen, Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht, begründet von Eger, Verlagsbuchhandlung Dr. W. Rothschild, Berlin-Grunewald.
- Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, Berlin, 1903, Verlag Heymann.
- Enneccerus, Kipp und Wolff, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, Allgemeiner Teil 25.—29. Auflage, Marburg 1926; Schuldrecht, 23.—27. Auflage, Marburg 1927, N. G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung.
- Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
- Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.
- Fachinger Heinz, Die Änderungen des bürgerlichen Rechts durch das Luftverkehrsgesetz, Diss. Marburg, 1926.
- Flugeisenbahnverkehr im Güterdienst, Zusammenstellung der Dienstvorschriften der deutschen Reichsbahngesellschaft vom 1. März 1930, herausgegeben von der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
- Geigel, Schadenansprüche aus Gefälligkeiten, in „Dr. I. H. Seufferts Blätter für Rechtsanwendung“, Band 77, S. 37.
- Gierke, v., Julius, Lehrbuch des Handelsrechts, 4. Auflage 1933, Berlin und Leipzig, Verlag Walter de Gruyter.
- Goldschmidt, James, Zivilprozeßrecht, Lehrbuch, Verlag von Julius Springer, Berlin, 1929.
- Gottschö, Ernst, Luftverkehrsrecht, München, 1931, Beck'sche Verlagsbuchhandlung.
- Gross, Karl, Privatrechtliche Tatbestände des Luftschiffahrtbetriebes, Diss. Leipzig, 1910.
- Haidn, Carl, Die Enthaftungsklausel im Lufttransportvertrag, Diss. Kiel, 1929.
- Hallische Nachrichten, Zeitung. Halle a. S., Jahrgang 1933, Nr. 255, S. 3.

- Hess, Fritz, Schweizerisches Luftrecht, Zürich, 1927, Verlag A. Bopp & Co.
- Hollatz, Rechtsprobleme der Luftfahrt in alter und neuer Zeit, Darmstadt, 1924, Verlag Sachs.
- John, Werner, Das Eigentum und der Verkehr durch die Luft, Diss. Greifswald, 1929.
- Joseph, Karl, Flugeisenbahnverkehr, in „Zeitschrift für Betriebswirtschaft“, 1928, S. 659 ff.
- Joseph, Karl, Der internationale „Fleiper“, in Ztg. d. V. mitteleurop. Eisb.-Verw. 1932, S. 385.
- Joseph, Karl, Flugeisenbahnverkehr, in „Die Reichsbahn“, 4. Jahrgang, 1928, S. 953 ff. und S. 973 ff.
- Juristische Wochenschrift, Verlag W. Moeser, Leipzig.
- Kickstat, Werner, Die das Privatrecht berührenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes vom 1. VIII. 1922. Diss. Kiel, 1923.
- Kilkowski, Günter, Die Haftung für Luftverkehrsschaden nach deutschem, schweizerischem, österreichischem, tschechoslovakischem, französischem und polnischem Recht, Diss. Marburg, 1930.
- Kohler, Luftfahrtrecht, in „Luftfahrt und Wissenschaft“, 1. Heft, Berlin, 1912.
- Kohnstamm, Bericht über Ausführungen von Prof. Dr. Wüstenhöfer, in J. W. 1930, S. 1917 ff.
- Kommentar der Reichsgerichtsräte, 6. Auflage, 1927—1928, Berlin u. Leipzig, Verlag Walter de Gruyter.
- Krause, Aeroplan und Automobilgesetz, in „Das Recht“, 1910, S. 442 ff.
- Kreuter, Heinz, Der Luftpost- und Luftfrachtverkehr, Diss. Frankfurt a. M., 1931.
- Lotmar, Der unmoralische Vertrag, Bern, 1896, Verlag Duncker & Humblot, Leipzig.
- Luftfrachttarif vom 1. Mai 1932 der deutschen Luft-Hansa A. G., herausgegeben von der deutschen Luft-Hansa A. G.
- Luftfahrt und Wissenschaft, Schriftenfolge, Berlin, Verlag Springer.
- Mangoldt, v., Dr. Hermann, Das Luftrecht der Vereinigten Staaten von Amerika, in „Archiv für Luftrecht“, Band I, 1931, S. 22 ff.
- Mangoldt, v., Dr. Hermann, Neuere Fragen aus dem Luftrecht der Vereinigten Staaten von Amerika, in „Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen“, Band 50, S. 146 ff.
- Marton, Verschuldensprinzip — Verursachungsprinzip, Vorträge gehalten in der Stefan Tisca, wissenschaftliche Gesellschaft zu Debrecen, Mai 1924, Schweitzers Verlag, München.
- Meili, Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht, Zürich, 1908, Verlag Orell Füssli.
- Meyer, Alex, Das Problem der Haftung des Halters von Luftfahrzeugen aus dem Beförderungsvertrage, in J. W. 1928, S. 2310.
- Müller, Außervertragliche Schadenshaftung im Luftverkehr, in „Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen“, Band 41, S. 14 ff.
- Müller, Karl, Die Förderung des deutschen Luftfrachtverkehrs durch Zusammenschluß mit der Eisenbahn (Flug-Eisenbahnverkehr), in „Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen“, Band 48, S. 260 ff.
- Mundt, Die Haftung des Luftfahrzeughalters nach dem Luftverkehrsgesetz vom 1. VIII. 1922, Diss. Köln, 1923.
- Nachrichten für Luftfahrer, herausgegeben vom Reichsluftfahrtministerium.

- Nipperdey, Kontrahierungszwang und diktierter Vertrag, Verlag Fischer, Jena, 1920.
- Oberländer-Bezold, Das Automobilrecht, München, 1925, Münchener Druck- u. Verlagshaus.
- Oppikofer, Prof., Dr. Hans, Internationale Handelsluftfahrt und einzelstaatliche Verwaltung, in „Archiv des öffentlichen Rechts“, Band 19, Neue Folge, S. 323 ff.
- Pereterski, Die Entwicklung des Luftrechts in der Sowjetunion, in „Zeitschrift für das gesamte Luftrecht“, Band I, 1926, Heft 1, S. 3 ff.
- Pfundtner-Neubert, Das neue deutsche Reichsrecht, Industrieverlag Spaeth und Linde, Berlin.
- Polnische Gesetze und Verordnungen in deutscher Uebersetzung, Herausgeber Geschäftsstelle Posen der deutschen Sejm- und Senatsabgeordneten für Posen und Pomerellen.
- Rautenberg, Hans, Die Haftpflicht des Halters von Luft- und Kraftfahrzeugen, Diss. Marburg, 1920.
- Recht und Handel, Zeitschrift, herausgegeben von G. Baum, Stuttgart, Verlag Heß.
- Recht und Wirtschaft, Monatsschrift der Vereinigung zur Förderung zeitgemäßer Rechtspflege und Verwaltung, Berlin, Heymanns Verlag.
- Reichsgesetzblatt, Teil I und II, herausgegeben vom Reichsministerium des Innern.
- Reichstagsdrucksachen, Band 368, Nr. 2504, S. 2468 ff., II. Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes mit Begründung vom 8. Juli 1921.
- Riese, Das Warschauer Übereinkommen zur Vereinheitlichung gewisser Regeln über die internationale Luftbeförderung, in J. W. 1929, S. 3440 ff.
- Riese, Die Londoner Tagung der Citéja, Oktober 1933, in „Archiv für Luftrecht“, Band III, 1933, S. 299 ff.
- Reindl. Die rechtliche Natur des Personenbeförderungsvertrages, in „Das Recht“, 1917, S. 279.
- Roer, Max, Nationales und internationales Luftverkehrsrecht, Diss. Erlangen, 1928.
- Röder. Haftung im internationalen Luftverkehr, in „Verkehrsrechtliche Rundschau“, Band VI, S. 324 ff., Jhrgg. 1927.
- Römer, Friedrich-Wilhelm, Die Haftung des Luftfahrzeughalters nach §§ 19 ff. des Luftverkehrsgesetzes, Diss. Erlangen, 1925.
- Roth, Karl, Das Privatrecht des Luftverkehrs, Diss. Erlangen, 1924.
- Salomon, Die öffentlichrechtlichen Grundlagen des deutschen Luftverkehrsrechts, in „Der junge Rechtsgelehrte“, 1925, S. 161 ff.
- Scheidle, Erich, Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters und des Luftfahrzeughalters, Diss. Erlangen, 1929.
- Schleicher, Dr., Rüdiger, Luftverkehrsgesetz, Kommentar, Berlin, 1933, Heymanns Verlag.
- Schmidt, Rudolf, Die Gesetzeskonkurrenz im bürgerlichen Recht, Verlag Beck, München, 1915.
- Schreiber, Der Entwurf eines internationalen Abkommens über die Haftung des Unternehmers bei internationalen Lufttransporten, in „Zeitschrift für das gesamte Luftrecht“, Band I, 1926, Heft 1, S. 22 ff.
- Schreiber, Die Haftpflicht im Luftverkehrsgesetz, in „Recht und Wirtschaft“, 1922, Nr. 11/12.
- Schreiber, Die moderne Entwicklung des Luftfahrtrechts, in „Weltwirtschaftliches Archiv“, Band 25, 1927, Heft 1.
- Seufferts Blätter für Rechtsanwendung, Dr. I. H., herausgegeben von Kober und Engelmann, München, Schweitzer Verlag.

- Sperl, Vorträge über Rechtsfragen der Luftfahrt, in „Allgemeine österreichische Gerichtszeitung“, 61. Jahrgang, S. 381 ff.
- Staatsgesetzblatt für die Republik Oesterreich.
- Staedler, Dr. Erich, Luftpostrecht, in „Archiv für Luftrecht“, Band IV, 1934, S. 9 ff.
- Staub's Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 12. u. 13.; 14. Auflage, Berlin und Leipzig, Verlag Walter de Gruyter.
- Staudinger, Kommentar zum bürgerlichen Gesetzbuch, 9. Auflage, 1929, München, Berlin u. Leipzig, Schweitzer Verlag.
- Stiefel, Dr. E., Prima-facie-Beweis, in „Eisenbahn- u. verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen“, Band 53, S. 124 ff.
- Stöss, Heinrich, Streitfragen zum Betriebsbegriff im Kraftfahrzeug-, Haftpflicht- und Luftverkehrsgesetz, Diss. Leipzig, 1933.
- Tauber, Der Luftbeförderungsvertrag, in J. W. 1921, S. 666.
- Tauber, Die Freizeichnungsklausel im Luftverkehr, in J. W. 1927, S. 162 ff.
- Tauber, Hat der nach § 22 LuftVG. Haftpflichtige dem Verletzten auch nach seiner Wiederherstellung den infolge Verlustes seiner Dienststellung entstehenden Schaden zu ersetzen?, in „Archiv für Luftrecht“, Band II, 1932, S. 245 ff.
- Tauber, Schadenersatzanspruch bei Betriebsunfall, in „Archiv für Luftrecht“, 1932, Band II, S. 94 ff.
- Thayssen, Deutscher Flugisenbahn-Expresgutverkehr, in „Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen“, 1933, S. 469 ff. u. S. 989 ff.
- Unruh, Dr. A. v., Zur Frage der Untersuchung von Luftfahrtunfällen, in „Archiv für Luftrecht“, Band I, 1931, S. 6 ff.
- Verkehrsrechtliche Rundschau, Zeitschrift, herausgegeben und verlegt von Dr. H. Röder, Berlin-Schöneberg.
- Versicherungsbedingungen für die allgemeine Fluggastunfallversicherung der Allianz und Stuttgarter Verein Versicherungs A.G. für die Deutsche Luft-Hansa A.G.
- Volkerding, Hellmuth, Haftung nach dem Luftverkehrsgesetz, Diss. Göttingen, 1927.
- Warneyer, Jahrbuch der Entscheidungen, Leipzig, Roßberg'sche Verlagsbuchhandlung.
- Weck, Deutsches Luftrecht, Berlin 1913, Heymanns Verlag.
- Wegerdt, Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, Reichsrechtliche Vorschriften, Textausgabe, 2. Auflage 1930, Berlin, Verlag Radetzky.
- Wein, Deutsches Luftrecht auf dem Gebiete des Luftverkehrs nach dem Kriege 1914/18, Diss. Erlangen, 1922.
- Weltwirtschaftliches Archiv, Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr, herausgegeben von Prof. Dr. B. Harms, Verlag G. Fischer, Jena.
- Wille, Die zusammenfassende Neuregelung der Haftungsgrundsätze für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge auf dem 35. Deutschen Juristentag, in J. W. 1928, S. 3155 ff.
- Wimmer, Dr. Hans-Herbert, Haftpflichtschäden nach § 19 des Luftverkehrsgesetzes in der Praxis, in „Archiv für Luftrecht“, Band III, 1933, S. 76 ff.
- Winckler, Karl, Die Haftpflicht im Luftverkehrsgesetz vom 1. VIII. 1922, Diss. Erlangen, 1924.
- Wolff, Hanns-Günther, Ist die Enthaftungsklausel des Luftschiffers gegenüber seinen Passagieren zulässig und wirksam?, Diss. Würzburg, 1928.
- Wolff, Martin, Das Sachenrecht, Lehrbuch, Marburg, 1927, 22.—26. Auflage, N. G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung.
- Wüstendorfer, Das Warschauer Luftprivatrechtsübereinkommen, DJZ., 1930, S. 939 ff.

Zeitschrift für Betriebswirtschaft, herausgegeben von S. Berliner, Verlag Spaeth und Linde, Berlin.
 Zeitschrift für das gesamte Luftrecht, herausgegeben von Schreiber; seit 1931 durch das „Archiv für Luftrecht“ ersetzt.
 Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Verlag Verein mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Berlin W 9.

ABKÜRZUNGEN.

A. B. G. B.	= Oesterreichisches allgemeines bürgerliches Gesetzbuch
Arch. f. Luftrecht	= Archiv für Luftrecht.
B. G. B.	= Bürgerliches Gesetzbuch.
Citéja	= Comité international technique des experts juridiques aériens.
D. J. Z.	= Deutsche Juristenzeitung.
Dür.-Hachenburg	= Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch, Kommentar.
E. G. zum B. G. B.	= Einführungsgesetz zum bürgerlichen Gesetzbuch.
Eisenbahn- und verkehrsr. E.	= Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen.
H. G. B.	= Handelsgesetzbuch.
Iata	= International air traffic association.
K. F. G.	= Kraftfahrzeuggesetz.
K. G.	= Kammergericht.
L. V. G.	= Luftverkehrsgesetz.
N. f. L.	= Nachrichten für Luftfahrer.
O. L. G.	= Oberlandesgericht.
Recht	= Das Recht, Zeitschrift.
R. G. Bl.	= Reichsgesetzblatt.
R. G. R. Kom.	= Kommentar der Reichsgerichtsräte.
R. G. St.	= Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen
R. G. Warn.	= Reichsgericht bei Warneyer, Jahrbuch der Entscheidungen.
R. G. Z.	= Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
R. H. G.	= Reichshaftpflichtgesetz.
R. T. Drucks.	= Reichstagsdrucksache.
R. V. O.	= Reichsversicherungsordnung.
Verkehrsr. Rdsch.	= Verkehrsrechtliche Rundschau, Zeitschrift.
Warneyer	= Warneyer, Jahrbuch der Entscheidungen.
Z. f. B.	= Zeitschrift für Betriebswirtschaft.
Z. L. R.	= Zeitschrift für das gesamte Luftrecht.
Ztg. d. V. mitteleurop. Eish.-Verw.	= Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

I. Abschnitt: Darstellung der Probleme.

§ 1.

Der Grundsatz der Gefährdungshaftung im Luftverkehrsgesetz.

Das deutsche Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 unterwirft den Halter eines Luftfahrzeuges hinsichtlich aller beim Betriebe entstandenen Schäden einer außerordentlich strengen Haftung. Es grenzt die Grundlagen seiner Haftungsregelungen nicht nach dem im gewöhnlichen Rechtsleben geltenden Prinzip des Verschuldens ab, sondern folgt in seinem § 19 dem — namentlich in den Verkehrsgesetzen in Erscheinung getretenen — Verursachungsprinzip, d. h. dem Grundsatz der Gefährdungshaftung. Hat also im allgemeinen ein Schädiger nur Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten, so tritt bei der Gefährdungshaftung eine Ersatzpflicht schon dann ein, wenn er den angerichteten Schaden lediglich verursacht hat. Entscheidend ist die Kausalität zwischen der Tatsache und der Handlung und es kommt nicht mehr auf die Willensrichtung des handelnden Subjektes an (Endemann, Bd. I, S. 743, Anm. 1).

Die heute geltenden Verkehrsgesetze, die dem Prinzip der Verursachung folgen, wie z. B. das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 (§ 25), das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (§ 1) und das Automobilgesetz vom 3. Mai 1909 (§ 7), lassen jedoch u. a. eine Haftung dann nicht eintreten, wenn der Schaden „durch einen unabwendbaren äußeren Zufall“, „durch höhere Gewalt“ oder „durch ein unabwendbares Ereignis“ verursacht worden ist. Es finden sich auch sonst noch in diesen Gesetzen Einschränkungen. Das preußische Eisenbahngesetz gilt heute nur noch für Sachschäden, das Reichshaftpflichtgesetz nur bei Personenschäden und das Automobilgesetz läßt den Halter nur gegenüber unbeteiligten Dritten, also nicht gegenüber den Insassen des Fahrzeuges haften. Das Luftverkehrsgesetz kennt diese, im wesentlichen auf Billigkeitserwägungen beruhenden Einschränkungen, die trotz der verschiedenen Wortlaute wie

„höhere Gewalt“, oder „unabwendbares Ereignis“ im End-
ergebnis dasselbe bedeuten, nicht. Es folgt für die grund-
sätzliche Schadenersatzpflicht des Luftfahrzeughalters
ohne Einschränkung dem Prinzip der Gefährdungshaftung.
Die summenmäßigen Begrenzungen, die hinsichtlich der
Höhe des zu leistenden Schadenersatzes im Luftverkehrs-
gesetz enthalten sind, können nicht als eine Einschränkung
des Haftungsgrundsatzes gewertet werden.

Dieses Prinzip der Gefährdungshaftung gilt — das
Luftverkehrsgesetz macht hier keinen Unterschied — so-
wohl gegenüber Vertragsgegnern des Luftfahrzeughalters,
wie z. B. beförderten Personen und Warenversendern, als
auch gegenüber unbeteiligten Dritten, wie z. B. Grund-
stückseigentümern oder Straßenpassanten, also Personen,
die in keinerlei Beziehungen zum Luftfahrzeughalter ste-
hen, soweit sie durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges
Schaden erleiden.

§ 2.

Grundsätzliches über die Freizeichnung in der Praxis.

Es ist angesichts dieser gesetzlichen Regelung und
unter besonderer Berücksichtigung der wirtschaftlich
schwierigen Lage des deutschen Luftverkehrs verständ-
lich, daß die Luftfahrzeughalter, in der Mehrzahl juri-
stische Personen, sich dieser scharfen Haftung zu ent-
ziehen suchen. Dies ist naturgemäß nur gegenüber be-
förderten Personen und Warenversendern, also Vertrags-
gegnern des Luftfahrzeughalters, nicht aber gegenüber un-
beteiligten Dritten möglich, weil eine Freizeichnung nur
auf vertraglichem Wege erfolgen kann. Insofern erfährt
die Frage der Freizeichnung eine notwendige Einschrän-
kung. Da irgendwelche speziellen, einer Freizeichnung im
Luftverkehr entgegenstehenden gesetzlichen Vorschriften
nicht bestehen, bediente und bedient sich noch heute die
Praxis einer ungewöhnlich weitgreifenden Enthaltungsklau-
sel, mit der im allgemeinen eine Schadenersatzpflicht des
Luftfahrzeughalters aus jedem Rechtsgrunde ausgeschlos-
sen wird.

Begründet wird dieser Haftungsausschluß meist damit,
daß die Fluggesellschaften aus einer Reihe von Gründen
schwer um ihr Dasein zu kämpfen haben und die Be-

nutzung des regelmäßigen Flugdienstes für die Allgemeinheit denkbar billig gestalten wollen. Die Fluggäste müßten sich selbst durch Versicherung gegen Schäden decken, da sonst die Unternehmer bei uneingeschränkter Schadenersatzpflicht die Flugpreise nicht so niedrig halten könnten (Döring in Z. L. R. 1927, S. 209). Auch bei allen nicht einen planmäßigen Flugverkehr treibenden Luftfahrzeughaltern sind es lediglich zwingende wirtschaftliche Gründe, die den Anlaß zum Ausschluß der Haftung geben. Im übrigen schließen die Versicherungsgesellschaften ohne Haftungsausschluß keinen Versicherungsvertrag mit Luftverkehrsgesellschaften, Fliegerschulen usw. ab, sodaß die Luftfahrzeughalter auch aus diesem Grunde zum Haftungsausschluß bewogen werden. Finden sich auch heute schon, z. B. in den Beförderungsbedingungen der Deutschen Luft-Hansa A.-G., wesentliche Einschränkungen der umfassenden Freizeichnungsklausel, so ist diese dennoch in weitem Umfange bei Flugzeugbaugesellschaften, Fliegerschulen, Flugverbänden und Sportfliegern weiter im Gebrauch, wie noch die Erörterung heute angewandter Freizeichnungsklauseln ergeben wird. Gerade angesichts der in diesen Fällen praktisch vorhandenen Umkehrung der gesetzlichen Regelung, gewinnt die Frage der Enthaltung erhöhte Bedeutung.

Das Problem der Freizeichnung wäre unvollständig behandelt, wenn z. B. nur die jetzt geltende Enthaltungsklausel der Deutschen Luft-Hansa A.-G. Gegenstand der Untersuchung wäre, denn dabei würde der Umfang des heutigen deutschen Flugbetriebes verkannt. Bei der augenblicklich bestehenden gesetzlichen Regelung der Haftung des Luftfahrzeughalters steht nichts im Wege, daß im Einzelfall hinsichtlich des Grades der Enthaltung die mannigfachsten Freizeichnungsklauseln Verwendung finden können. Zwar ist die Enthaltungsklausel der Deutschen Luft-Hansa A.-G. in der deutschen Flugverkehrswirtschaft die bei weitem bedeutsamste, da sie täglich im regelmäßigen Flugverkehr in zahlreichen Fällen zur Anwendung gelangt, jedoch findet sich im deutschen Recht keine Bestimmung, die etwa diese Klausel den übrigen Luftfahrzeughaltern als maßgebend hinstellt. Die tatsächliche Entwicklung der Klausel mag, bei der außerordentlich sorg-

fältigen Bearbeitung namentlich auf internationalen Konferenzen, vielleicht eines Tages dazu führen, daß sich auch den großen Flugverkehrsgesellschaften fernstehende Luftfahrzeughalter ihrer bedienen werden, weil sie immer in einer derartig eingehend bearbeiteten Enthaftungsklausel den besten Ausgleich der widerstreitenden Interessen finden werden. Mangels positiver gesetzlicher Regelung bleibt jedoch im deutschen Luftverkehr die Frage der Freizeichnung in ihrer gesamten Ausdehnung offen. Nichts steht im Wege, daß sich jeder Luftfahrzeughalter grundsätzlich einer — und sei es noch so weitgehenden — Enthaftungsklausel bedient.

§ 3.

Die Probleme.

Besteht grundsätzlich die Möglichkeit für den Luftfahrzeughalter, sich vertraglich gegenüber beförderten Personen und Warenversendern von den gesetzlichen Haftungsvorschriften freizuzeichnen, so ist doch die Frage aufzuwerfen, in welchem Umfange inhaltlich eine solche Freizeichnung innerhalb der geltenden Rechtsordnung möglich ist. Die Frage der Enthaftungsklausel muß daher in ihrem gesamten möglichen Umfange Gegenstand der Untersuchung sein, d. h., es ist die Grenze zu finden, über die hinaus nach geltendem Recht eine Freizeichnung des Luftfahrzeughalters von Schadenersatzpflichten nicht mehr gestattet ist.

Eine derartige Grenze kann sich aus einer Monopol- oder doch monopolartigen Stellung des Luftfahrzeughalters ergeben, können z. B. die §§ 134 und 276 B. G. B. sein und sind — da allgemein im Privatrecht geltend — Verstöße gegen die guten Sitten (§§ 138, 826 B. G. B.). Es wird hierbei zu beachten sein, in welchem Maße die heute übliche, vom Luftfahrzeughalter abgeschlossene Versicherung des Fluggastes oder der Ware geeignet ist, der Freizeichnung einen weiteren Raum zu gewähren. Zu beachten ist aber trotzdem von vornherein, ob sich nicht schon aus der Eigenart des Luftbeförderungsvertrages Schranken ergeben, eine Frage, die trotz aller Erörterungen im Schrifttum eine Bearbeitung bisher nicht erfahren hat. Zu prüfen sind auch die Erfordernisse, d. h. die Voraussetzungen

für eine gültige vertragliche — denn um eine solche kann es sich immer nur handeln — Freizeichnung. Die Meinungen sind in diesen gesamten Fragen noch völlig im Fluß, führen häufig zu einseitiger Stellungnahme und zu entgegengesetzten Ergebnissen.

Dies zeigen auch die ausländischen Rechte, auf die gleichfalls kurz eingegangen werden wird und die das Haftungsproblem in denkbar unterschiedlicher Weise — von völliger Vertragsfreiheit ausgehend, bis zum Verbot des Haftungsausschlusses — regeln.

Die Lösung der Frage der Freizeichnung in der normalen Luftfahrt wird dann auch die Grundlage abgeben, um das Haftungsproblem im sogenannten Flugeisenbahnverkehr, einer Kombination der Beförderung im Flugzeug und mit der Eisenbahn, einer Prüfung unterziehen zu können. Auch diese Frage hat eine Bearbeitung noch nicht erfahren. Es stehen sich hier heute die Haftungsbestimmungen der Deutschen Luft-Hansa A.-G. und die zwingenden gesetzlichen Haftungsvorschriften des Eisenbahnrechts gegenüber.

Bei dem im Anfang November 1933 eröffneten Frachtverkehr der Reichsbahn mit Flugzeugen wird zu untersuchen sein, ob unbedingt Eisenbahnrecht maßgebend ist oder ob Luftverkehrsrecht mit einer gewissen Freizeichnungsmöglichkeit zur Anwendung gelangen kann.

Auch im Postflugverkehr tauchen ähnliche Probleme auf.

II. Abschnitt:

Die privatrechtliche Haftung im deutschen Luftverkehr.

§ 4.

Die Haftung für Schaden nach dem Luftverkehrsgesetz.

Eine Erörterung der Frage der Enthaltung setzt eine Untersuchung der privatrechtlichen Haftung der Luftfahrers voraus. Ohne genaue Feststellung der gesamten privatrechtlichen Haftungsnormen aus dem Luftverkehrsgesetz, dem bürgerlichen Gesetzbuch und dem Handelsgesetzbuch mit ihren verschiedenen Voraussetzungen und dem unterschiedlichen Haftungsumfang, kann nicht die

Frage aufgeworfen werden, von welchen einzelnen gesetzlichen Haftungsvorschriften eine Enthaftung möglich ist. Diese Untersuchung ist umso mehr notwendig, als schon hierbei auf besondere Eigenarten des Luftbeförderungsvertrages eingegangen werden kann, denen bisher Beachtung noch nicht geschenkt wurde und die für die Lösung des Problems der Freizeichnung von erheblicher Bedeutung sind.

Die Verpflichtung zum Ersatz der Schäden, die durch ein Luftfahrzeug verursacht werden, beruht zunächst auf dem Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 (L. V. G.). Die §§ 19—30 L. V. G. treffen die Regelung der Haftpflichten.

Der in erster Linie maßgebende § 19 Abs. I L. V. G. bestimmt:

„Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeuges verpflichtet, den Schaden zu ersetzen.“

Schon hieraus ergibt sich, daß der Kreis der geschützten Personen sehr weit gezogen ist. Die Haftpflicht nach § 19 L. V. G. erstreckt sich nicht nur — wie nach dem Kraftfahrzeuggesetz — auf unbeteiligte Dritte, sondern bezieht sich auch auf Vertragsgegner, wie z. B. Fahrgäste, und auch auf Bedienstete der Luftfahrzeuge, wie z. B. Piloten.

I. Das Luftfahrzeug.

Der durch Unfall eingetretene Schaden muß demnach beim Betriebe eines Luftfahrzeuges erfolgt sein. Wann aber handelt es sich um ein Luftfahrzeug im Sinne des Luftverkehrsgesetzes? Der § 1 Abs. 2 L. V. G. bestimmt hierzu:

„Luftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte.“

Mit dieser Aufzählung hat das Luftverkehrsgesetz allerdings eine eindeutige Klärung des Begriffs „Luftfahrzeug“ nicht gegeben. Es sind nur einige Beispiele gewählt und der Gesetzgeber hat wohl auch, in der Voraussicht weiterer technischer Entwicklungen gerade auf diesem Gebiete, eine endgültige Definition des Begriffs nicht geben können. Die Entwicklung der Luftfahrzeuge verschiedenster Art hat denn auch die im Luftverkehrsgesetz angegebenen Beispiele sehr rasch überholt, sodaß heute dem Nachsatz „und

ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte“ erhöhte Bedeutung beikommt.

Es ist nun nicht die Absicht dieser Erörterung, alle Begriffe bis ins einzelne genauestens zu prüfen. Es geschieht dies — das sei auch für sämtliche übrigen Punkte gesagt — immer nur in dem Maße, als es der Zweck einer Untersuchung über die Grenzen der Freizeichnung im deutschen Luftverkehr erforderlich macht.

Von diesem Standpunkte aus steht nur in Frage, ob unter die Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes auch die Segel- oder Gleitflugzeuge fallen. Auch bei diesen Apparaten kann — angesichts der schon heute vorhandenen Möglichkeit der Beförderung einer und sogar zweier Personen — die Freizeichnung die gleiche Rolle spielen, wie bei Luftschiffen, Ballons und Motorflugzeugen. Die Entwicklung der letzten Zeit mit ihren ungeahnten Leistungen und Rekorden der Segel- und Gleitflugzeuge zwingt dazu, diese unter den Begriff „ähnliche Geräte“ einzuordnen.

Die gleiche Ansicht vertreten: R. G. St. 62/312; Fachinger, S. 22; Volkerding, S. 19/20; Kilkowski, S. 3; Salomon, S. 164; John, S. 11; Scheidle, S. 14 mit Hinweis auf Begründung des Entwurfes zum L. V. G.; Näheres siehe bei Schleicher, S. 26—28.

Die Segel- und Gleitflugzeuge sind für eine Bewegung im Luftraum bestimmt und geeignet — das ist wohl zu fordern — sich längere Zeit in der Luft zu halten.

Für dieses Erfordernis: Bredow-Müller, S. 47/48.

Nicht erforderlich dürfte die Eigenschaft einer Steigfähigkeit sein, obwohl die heutigen Segelflugzeuge auch diese besitzen. Auch Gleitflugzeuge, die nur bestimmt sind Flüge aus einer Höhe — sei es vom Berg zum Tal, sei es vom Schleppflugzeug zur Erde — zu unternehmen, also keine Steigfähigkeit besitzen, müssen nach dem Zweck des Gesetzes unter die Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes fallen, denn auch ihnen wohnt die vom Gesetzgeber ins Auge gefaßte typische Luftfahrzeuggefahr inne. Abwegig ist die Ansicht von Hollatz, S. 11 ff., der Gleit- und Segelflugzeuge deshalb nicht als dem Luftverkehrsgesetz unterstehend ansieht, weil sie im Gesetz nicht besonders genannt seien. Dies ist eine angesichts des § 1 Abs. 2 L. V. G. unhaltbare Begründung.

Unzutreffend dürfte gleichfalls die Ansicht von Krause, S. 442/443 sein, der Motorflugzeuge, solange sie sich auf den Rädern am Erdboden vorwärts bewegen, als Kraftfahrzeuge im Sinne von § 1 des Kraftfahrzeuggesetzes vom 3. Mai 1909 behandelt wissen will, da dann alle Erfordernisse des Kraftfahrzeuggesetzes gegeben seien. Dieser Ansicht ist jegliche Begründetheit abzusprechen. Entscheidend muß die Zweckbestimmung des Flugzeuges, das Fliegen bleiben. Hilfshandlung hierzu ist das Rollen auf dem Erdboden. Es widerspricht der heutigen Lebensanschauung, in diesem Stadium des Betriebes des Flugzeuges dieses als Kraftfahrzeug im Sinne des genannten Gesetzes zu betrachten. Im übrigen spricht das Kraftfahrzeuggesetz auch nur von „Landfahrzeugen“; daraus ergibt sich klar, daß Luftfahrzeuge nicht diesem Gesetz unterstehen sollen. Hätte der Gesetzgeber eine derartige Regelung für richtig und zweckmäßig gehalten, so hätte er auch sicher bei dem um 13 Jahre jüngeren Luftverkehrsgesetz eine entsprechende Bestimmung getroffen.

Dieser Ansicht auch Roer, S. 9—11. Im übrigen sprechen auch die Begründung des Entwurfes des Luftfahrzeuggesetzes zu den §§ 15 und 16 — Reichstagsdrucksache 1920/21, Nr. 2504, S. 2474 —, sowie § 1 der Verordnung über Luftverkehr vom 19. Juli 1930 — R. G. Bl. I, S. 363 ff. — für die Richtigkeit der hier vertretenen Ansicht.

Gleich dem Kraftfahrzeuggesetz, dem sich das Luftfahrzeuggesetz im Wortlaut seiner grundlegenden Haftungsbestimmungen eng anschließt, erfordert das Luftverkehrsgesetz weitere allgemeine Voraussetzungen hinsichtlich der Schadenersatzleistung bei Luftverkehrsschaden.

II. Der Halter.

§ 19 Abs. 1 L. V. G. bestimmt, daß als Träger der Haftpflicht der „Halter“ des Luftfahrzeuges in Betracht kommt. Dieser Begriff ist aus dem Kraftfahrzeuggesetz übernommen worden, sodaß der Begriff des Automobilhalters nach Abgrenzung in Schrifttum und längerer Rechtsprechung eine geeignete Grundlage für die Feststellungen bildet, wer als Halter eines Luftfahrzeuges in Betracht kommt. Bredow-Müller, S. 237 lassen den als Halter eines Luftfahrzeuges gelten, der das Fahrzeug „für eigene Rechnung in Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die solcher Gebrauch voraussetzt“. Wesent-

lich sind also das Ingebrauchhaben für eigene Rechnung oder im eigenen Interesse und für eigene Zwecke — so J. W., 1913, S. 337; Schleicher, S. 101—103; Gottscho, S. 28/29; siehe insbesondere auch Arch. f. Luftrecht, Band II, 1932, S. 185 ff. — und die unumschränkte Verfügungsmacht über das Fahrzeug. Nicht notwendig ist also, wie man früher meinte, das Erfordernis der Dauer. (Siehe hierzu R. G. Z. 78/179; 93/223; 91/207 und 303.)

Halter können sowohl physische als auch juristische Personen sein. Im regelmäßigen gewerbsmäßigen Luftverkehr werden als Halter die Luftverkehrsunternehmen zu gelten haben. Es ist aber durchaus möglich, daß nicht der Eigentümer, sondern der Pächter, Mieter oder Entleiher Halter des Luftfahrzeuges im Sinne des Gesetzes ist. Wie Roer, S. 20 sagt, ist Halter bei gecharterten Flugzeugen „regelmäßig nicht ihr Eigentümer, sondern der Verkehrsunternehmer, für dessen Rechnung der Betrieb geht, da er daraus die Nutzungen zieht und die Kosten der Unterbringung, Instandhaltung, Bedienung und Betriebsmittel trägt“. Hieraus ist ersichtlich, daß es Tatfrage bleibt, wer jeweils als Luftfahrzeughalter zu gelten hat. Bei Vereins- oder verbandseigenen Flugzeugen wird derjenige nicht als Halter des Fahrzeuges zu erachten sein, dem es lediglich — entgeltlich oder unentgeltlich — zur Benutzung überlassen wird, während der Verein oder Verband nach wie vor die Kosten der Unterbringung und Unterhaltung zu tragen hat. Das wird der im heutigen Sportflugwesen — sowohl bei der Motor- als auch Segelfliegerei — bei weitem häufigste Fall sein. Dasselbe muß gelten, wenn ein Monteur anlässlich einer Reparatur einen Probeflug unternimmt. Kommen in diesem oder in den Fällen der vereins- oder verbandseigenen Flugzeuge Fluggäste zu Schaden, dann haben diese ihre ev. Ansprüche an diese Flugzeughalter zu richten, wenn sie Ansprüche aus dem Luftverkehrsgesetz geltend machen wollen.

Eine dem § 18 des Kraftfahrzeuggesetzes entsprechende Bestimmung, daß neben dem Halter der Luftfahrzeugführer haftet, sofern er nicht nachweist, daß ihn keine Schuld trifft, ist dem Luftverkehrsgesetz unbekannt. Man nahm bei Erlaß des Gesetzes wahrscheinlich an, daß die Piloten nicht durch leichtsinnige Berufsausübung stets ihr

Leben aufs Spiel setzen werden (so Bredow-Müller, S. 239 und ähnlich auch Weck, S. 273). Die besondere Bestimmung des § 19 Abs. 2 L. V. G., daß statt des Halters der unbefugte Benutzer, d. h. der ohne Wissen und Willen des Halters das Luftfahrzeug Benutzende, zu haften hat, dürfte in der Praxis keine erhebliche Rolle spielen. Es sei hier nur kurz auf die strengen verkehrspolizeilichen Formalitäten vor jedem Flug verwiesen. Trotzdem ist dem Halter mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit des Flugbetriebes eine strenge Aufsichtspflicht aufzuerlegen. Hat der Halter durch sein Verschulden die unbefugte Benutzung ermöglicht, so haftet er neben dem unbefugten Benutzer (§ 19 Abs. 2 S. 2 L. V. G.). Hat der Dritte das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters benutzt, so ist der Dritte zum Ersatz des Schadens nach § 19 Abs. 1 L. V. G. verpflichtet und tritt somit hinsichtlich der Betriebsunfälle bei einem Luftfahrzeug in die Rechtsstellung des haftpflichtigen Halters ein (§ 19 Abs. 2 S. 1 L. V. G.). Wann die befugte Benutzung eines Luftfahrzeuges z. B. durch einen Piloten zu einer unbefugten wird, wenn dieser ohne zwingende Gründe erheblich von Anordnungen und auch vom Flugziel abweicht, sodaß er mit einem Einverständnis des Halters nicht mehr rechnen kann, bleibt im wesentlichen Tatfrage. Für den im Rahmen dieser Arbeit interessierenden Fall, daß hierbei Fluggäste oder Warenversender Schaden erleiden, greift § 278 des bürgerlichen Gesetzbuches ein, denn der Pilot ist Erfüllungsgehilfe für die Verbindlichkeiten des Halters. (Ueber weitere Fälle unbefugter Benutzung siehe Roer, S. 61—64; auch Schleicher, S. 103.)

III. Der Betriebsbegriff.

Eine Verpflichtung zum Schadenersatz des Luftfahrzeughalters besteht jedoch nur dann, wenn es sich um einen Unfall bei dem Betriebe eines Luftfahrzeuges handelt. Die Worte „beim Betriebe eines Luftfahrzeuges“ finden sich schon entsprechend im § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, dem § 7 des Kraftfahrzeuggesetzes und dem § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838. Es wird jedoch nicht möglich sein, den für diese Gesetze in Schrifttum und Rechtsprechung herausgearbeiteten Begriff des

Betriebs auf das Luftfahrzeuggesetz ohne weiteres zu übernehmen. Hierzu weisen die tatsächlichen Grundlagen bei den einzelnen Gesetzen zu große Unterschiede auf. Der haftungsbegründende Begriff des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes — „bei dem Betriebe einer Eisenbahn“ — spricht nicht von dem einzelnen Eisenbahnzuge, sondern stellt auf den Gesamtbetrieb der Eisenbahn schlechthin ab. Es handelt sich hier um die Summe technischer, kaufmännischer und verwaltungsmäßiger Verrichtungen und Tätigkeiten — so Bredow-Müller, S. 218 —, während es nach dem klaren Wortlaut des § 19 L. V. G. auf den Betrieb des einzelnen Luftfahrzeuges ankommt. Auch eine Hinzuziehung des im Kraftfahrzeugrecht herausgearbeiteten Betriebsbegriffs kann nicht in Betracht kommen, da nach § 8 dieses Gesetzes für beförderte Personen und Güter — was für diese Arbeit wesentlich wäre — überhaupt nicht gehaftet wird. Der im preußischen Eisenbahngesetz verwendete Begriff „bei der Beförderung auf der Bahn“ kann gleichfalls für die Begrenzung des Luftfahrzeugbetriebs eine geeignete Grundlage nicht darstellen, denn er ist erheblich enger gefaßt und richtet sich nur auf die zur Beförderung auf der Bahn entfalteten Tätigkeiten.

Abzulehnen ist die Definition von Bredow-Müller, S. 218/219, der sich auch Scheidle, S. 16; Rautenberg, S. 22 ff.; Winkler, S. 16; Haidn, S. 28 und Kickstatt, S. 34 anschließen, nach der ein Betrieb eines Luftfahrzeuges nur dann vorliegen soll, wenn die Triebkräfte „zum Zwecke bestimmungsgemäßer Bewegung“ auf das Luftfahrzeug einwirken, um es in die Luft zu erheben. Als Triebkräfte eines Luftfahrzeuges sind also die Auftriebs- und Strömungskräfte gemeint. Diese Erklärung geben Busse, S. 102 und Bredow-Müller, S. 219. Scheint diese Definition in erster Linie nur Motorflugzeuge im Auge zu haben, so ist sie doch weiterhin viel zu eng gefaßt. Wolff, S. 12 zieht aus der Definition von Bredow-Müller die unhaltbare Folgerung, daß „der Start als Beginn zu früh, die Landung als Beendigung des Betriebes dagegen als zu spät zu bezeichnen sei“. Diese Umgrenzung des Begriffs muß als einseitig und der Lebensanschauung widersprechend bezeichnet werden und stellt eine fast vollständige Anlehnung an den Betriebsbegriff des preußischen Eisenbahngesetzes

dar, die Wolff dann doch darin einschränkt, daß er es schließlich auf den Einzelfall abstellt. Mit der Definition von Bredow-Müller wird man, wie auch Kilkowski, S. 6 ausführt, weder dem Sinn und Zweck des Luftverkehrsgesetzes gerecht noch den Interessen von Passagieren und Warenversendern, die das Gesetz gerade gegenüber den typischen Luftfahrzeuggefahren gewahrt wissen will. Diese besonderen Gefahren eines Luftfahrzeugs ergeben sich aber nicht nur unmittelbar vor und bei dem Fliegen, sondern sind auch schon bei Vorbereitungshandlungen da. Das bringt auch der Entwurf eines Luftfahrzeuggesetzes von 1921 in seiner Begründung zu den §§ 15 und 16 (R.T.Drucks. 1920/21, Nr. 2504, S. 2474) zum Ausdruck. Es heißt da: „Der Ausdruck ‚bei dem Betriebe eines Luftfahrzeugs‘ bedeutet nicht dasselbe, wie bei der Fahrt eines Luftfahrzeuges. Vielmehr ist ein Schaden beim Betrieb auch dann entstanden, wenn er bei den Vorbereitungen für den Aufstieg, bei Einbringung des Fahrzeuges in die Halle, bei Verankerung eines auf freiem Felde gelandeten Flugzeuges, bei Befestigung eines Luftschiffes am Ankermast, bei der Abbeförderung des Fahrzeuges oder bei ähnlichen Anlässen auftritt.“ Vgl. auch Schleicher zu § 19 L. V. G., Anm. 3, S. 98/99, der allerdings hervorhebt, daß die Uebergänge bei der Beurteilung von Fällen, ob ein Luftfahrzeug in Betrieb war, „oft flüssig“ sind.

Jedoch wird eine Einschränkung richtig sein: In der Regel muß eine Beziehung zu einem Fluge vorhanden sein. Wenn z. B. ein Fluggast mit in die Flughalle geht und dort durch ein von einem anderen Flugzeug — das für einen Flug vorbereitet wird — herabfallendes Werkzeug usw. verletzt wird, dann dürfte sich ein solcher Unfall nicht beim Betriebe eines Luftfahrzeuges ereignet haben. Anders das von Kilkowski, S. 6 angeführte Beispiel, nach dem sich ein an Haltetauen befestigtes Luftschiff losreißt und Schaden anrichtet. Auch in den von Roer, S. 56 angeführten Beispielen — Unfall beim Anlassen des Motors zur Erwärmung, auch zur Probe vor einem Fluge und Umstürzen eines Luftfahrzeuges auf dem Startplatz durch einen Sturm — muß das Flugzeug als im Betrieb befindlich angesehen werden. Hierher dürfte auch der Fall einer Benzinexplosion zu rechnen sein. Wie oft läuft

schon länger vor dem Start oder auch nur zur Probe der Motor und damit die Luftschraube. Man stelle sich nun vor, daß z. B. wegen Fehlens oder Wegrutschens der Bremsklötze das Flugzeug hierbei einige Meter nach vorn rollt und gerade einsteigende Fluggäste oder auch nur Dabeistehende durch Fall oder durch einem Zusammenprall mit Flugzeug oder Luftschraube verletzt werden. In allen diesen Fällen muß ein Betrieb des Luftfahrzeuges im Sinne des Luftverkehrsgesetzes angenommen werden. Es ist falsch, nur die technische Seite als entscheidend anzusehen, vielmehr ist bedeutsam für den Betriebsbegriff auch eine Beachtung der wirtschaftlichen Seite. Es müssen daher auch alle die „Vorbereitungs- und Abschlußhandlungen, die mit einem Fluge in unmittelbarem Zusammenhang stehen und eine der Luftfahrt eigentümliche Gefährlichkeit aufweisen“ (Kilkowski, S. 7) zum Betrieb gerechnet werden. Doch auch diese Umgrenzung des Begriffs scheint vielfach noch zu eng. Darüber hinaus müssen alle die schadenstiftenden Handlungen als beim Betrieb des Luftfahrzeugs erfolgt gelten, die mit der dem Luftfahrzeuge eigentümlichen, gefährlichen Funktion in ursächlichen Zusammenhange stehen (Roer, S. 58/59). Es würde wohl niemand verstehen, wenn in dem oben angeführten Beispiele — Schaden durch ein plötzlich vorwärts rollendes Flugzeug, dessen Motor nur probeweise lief und das nicht unmittelbar für einen Flug vorbereitet wurde — der Begriff des Betriebes verneint werden sollte. Die von Bredow-Müller gegebene Definition dürfte auf diesen Fall nicht zutreffen, denn die Triebkräfte sollten überhaupt nicht, weder zum Fliegen, noch zum Vorwärtsrollen, eine bestimmungsgemäße Einwirkung auf den Apparat entfalten. Es wäre aber gleichfalls unrichtig, der dem Luftfahrzeug eigentümlichen Gefährlichkeit allein die ausschlaggebende Bedeutung beizulegen, wie dies Römer, S. 19 und Skowronski, S. 41 in Anlehnung an den im Kraftfahrzeugrecht entwickelten Betriebsbegriff tun wollen. Vgl. auch Stöss, S. 50/51.

Es ergibt sich also für den Betriebsbegriff des Luftverkehrsgesetzes die Notwendigkeit, das Problem nicht allein von der technischen Seite, sondern in der Hauptsache von der wirtschaftlichen Seite her zu sehen, wobei aller-

dings technische Blickpunkte eine maßvolle Beachtung finden können und sich die Entscheidung im Einzelfall nur nach den gesamten Umständen unter Berücksichtigung der an den besprochenen Beispielen hervorgetretenen Besonderheiten richten kann.

So auch R. G. Z. 132/262 ff. Zwar betrifft diese Entscheidung einen Fall aus dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs, aber es dürften keine Bedenken bestehen, das Grundsätzliche dieser Meinung auch auf das Luftfahrwesen zu übertragen. Fälle der Praxis zum Betriebsbegriff siehe bei Wimmer, S. 76 ff.

Von Wichtigkeit waren diese Erörterungen über den Betriebsbegriff nach dem Luftverkehrsgesetz besonders deshalb, weil Schadenersatzverpflichtungen nur nach diesem Gesetz an ihn gebunden sind, nicht dagegen die noch zu erörternden Verpflichtungen aus dem bürgerlichen Gesetzbuch.

IV. Der Unfall.

Weitere Voraussetzung der Schadensersatzpflicht des Luftfahrzeughalters ist nach dem Luftverkehrsgesetz ein Unfall, der eine Tötung, Körperverletzung oder Sachbeschädigung zur Folge, also eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage des Ersatzberechtigten nach sich gezogen haben muß (vgl. J. W. 1910, S. 934). Auch der Begriff „Unfall“ tritt nicht allein im Luftverkehrsgesetz in Erscheinung, auch im Reichshaftpflichtgesetz und Kraftfahrzeuggesetz wird er verwandt, ohne daß auch hier durch die Gesetze eine Definition des Begriffs gegeben wird. Festzustellen ist, daß ein Unfall begrifflich nicht gleichbedeutend mit Schaden ist, da das Gesetz die Begriffe Unfall und Schaden scheidet und erst der als Folge eines Unfalls eintretende Schaden geeignet ist, eine Haftung herbeizuführen. Eger, S. 125 versteht beim Kraftfahrzeuggesetz unter einem Unfall die bei dem Betriebe erfolgte Verletzung oder Tötung. Am zutreffendsten dürfte die Formulierung von Oberländer — Bezold, S. 226 sein, nach der ein Unfall die „plötzlich eintretende, durch ein bestimmtes, zeitlich feststellbares Einzelereignis herbeigeführte, nicht die allmählich entstehende, durch eine Summe anhaltender Ereignisse bewirkte Verletzung eines der durch das Gesetz geschützten Güter“ ist. Einwirkungen also, die infolge von Betriebsvorgängen erst allmählich in

Erscheinung treten, wie z. B. bei empfindlichen Fluggästen Nervosität usw., können nicht als Unfälle im typischen Sinne gewertet werden. Dieser Ansicht ist auch Roer, S. 52. Auch in den Versicherungsbedingungen für die allgemeine Fluggastunfallversicherung der „Allianz und Stuttgarter Verein Versicherungs-Aktien-Gesellschaft“, der eine bedeutende Abteilung für Luftfahrtversicherung angegliedert ist und die auch Versicherungsgesellschaft für die „Deutsche Luft-Hansa A.G.“ ist, wird als wesentlich für den Unfallbegriff im § 7 der Bedingungen hervorgehoben, daß die Gesundheitsbeschädigung „durch ein plötzlich von außen auf den Körper wirkendes Ereignis unfreiwillig“ erlitten sein muß. Im Ergebnis ebenso Kickstat, S. 40; Volkerding, S. 30; Kilkowski, S. 8; Roer, S. 52/53; R. G. Z. 21/77; 29/42; 44/257; 55/231.

V. Die Kausalität.

Voraussetzung ist nun, daß der Unfall sich bei dem Betriebe des Luftfahrzeugs ereignet haben muß. Es wird Kausalität, also ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall gefordert. Allerdings besteht eine Haftung dann nicht, wenn — wie nach dem Wörtchen „bei“ angenommen werden könnte — sich der Unfall nur bei Gelegenheit des Betriebes ereignet. Man wird mit der im bürgerlichen Recht herrschenden Theorie der adäquaten Verursachung einen Kausalzusammenhang dann annehmen müssen, wenn zwischen dem schädigenden Betriebsereignis und dem Unfall, d. h. der Körperverletzung oder Sachbeschädigung, eine einheitliche ununterbrochene Kette von Bedingungen liegt, die für den Enderfolg adäquat sind, d. h. sie mußten nach der Lebenserfahrung hierzu generell geeignet sein. So R. G. Z. 72/327; 81/361. Die Frage der Möglichkeit einer mittelbaren Verursachung ist grundsätzlich zu bejahen, dürfte aber wohl nur unbeteiligten Dritten gegenüber Bedeutung erlangen und bedarf daher im Rahmen dieser Arbeit keiner weiteren Erörterung.

Nach § 19 L. V. G. ist weitere Voraussetzung einer Haftung des Luftfahrzeughalters, daß durch den Betriebsunfall jemand getötet, körperlich verletzt, an der Gesundheit beschädigt oder eine Sache beschädigt wird. Die Folge hieraus muß dann ein Schaden sein.

Es ist bestritten, ob auch die Leibesfrucht dem Schutze des § 19 L. V. G. unterliegt. Diese Ansicht vertritt Eger, S. 79. Jedoch ist daran festzuhalten, daß nach § 1 B. G. B. die Rechtsfähigkeit erst mit der Vollendung der Geburt beginnt, sodaß die Leibesfrucht noch nicht zu den geschützten Personen des § 19 L. V. G. gehören kann (ebenso Kilkowski, S. 12). Neben der Tötung, die auch mittelbare Folge des Unfalls — nicht zu verwechseln mit der mittelbaren Verursachung des Unfalles selbst durch den Luftfahrzeugbetrieb — sein kann, wie aus dem Wortlaut von § 21 L. V. G. „bei Tötung umfaßt der Schadenersatz die Kosten versuchter Heilung usw.“ zu entnehmen ist, tritt nach unbestrittener Anschauung (s. Bredow-Müller, S. 235) eine Haftung sowohl für eine physische, als auch für eine psychische Körperverletzung ein. Das Luftfahrzeuggesetz erwähnt dann noch die Sachbeschädigung, die sich als jede Verschlechterung d. i. die Herabsetzung des Wertes oder völlige Zerstörung der Sache bestimmen läßt.

Aber auch Tötung, Körperverletzung, Gesundheits- und Sachbeschädigung müssen durch den Betriebsunfall verursacht worden sein, d. h. auch hier muß der gleiche adäquate Kausalzusammenhang vorhanden sein wie zwischen dem Luftfahrzeugbetrieb und dem Unfall. Der Unfall muß für die Tötung usw. nach menschlicher Voraussicht generell geeignet gewesen sein. Ein ursächlicher Zusammenhang kann dann nicht mehr vorhanden sein, wenn nur unter Mitwirkung eines zweiten Ereignisses der Erfolg eintreten konnte und dieses Ereignis mit dem ersten in keinem Zusammenhange stand, sodaß nach der Erfahrung des täglichen Lebens zur Zeit der Handlung der Eintritt der Verletzung usw. ebenso wahrscheinlich sein mußte, wenn jene Handlung unterblieb, als wenn sie erfolgt wäre. Der doppelte Kausalzusammenhang zwischen Betrieb und Unfall, Unfall und Verletzung usw. kann von Bedeutung werden, wenn zwischen Unfall und Verletzung eine gewisse Zeit vergeht. Das Reichsgericht erachtet z. B. einen Kausalzusammenhang auch dann für gegeben (vgl. J. W. 1916, S. 1115) wenn ein Reisender, der durch einen Eisenbahnunfall geisteskrank wurde, Selbstmord begeht. Desgleichen bejaht es Kausalzusammenhang bei Tod durch unrichtige ärztliche Behandlung und bei Versagen der

durch den Unfall geschwächten körperlichen und geistigen Kräfte im nachfolgenden Schadenersatzprozeß (R. G. Z. 75/19; 105/264).

VI. Der Schaden.

Als letztes Erfordernis verlangt § 19 L. V. G. den Eintritt eines Schadens, also eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage des Ersatzberechtigten. Auch hier ist wieder der ursächliche, adäquate Zusammenhang erforderlich, wie er schon behandelt wurde. Es muß sich jedoch stets um einen Vermögensschaden handeln; immaterieller Schaden — wie z. B. bei § 847 B. G. B. — wird nicht ersetzt. Erleidet also jemand eine schmerzhaft Verletzung, die weder Aufwendungen erfordert, noch den Verletzten selbst irgendwie wirtschaftlich beeinträchtigt, dann kann er keine Ansprüche aus dem Luftverkehrsgesetz geltend machen.

VII. Der Schadenersatz.

Liegen diese sämtlichen Voraussetzungen des § 19 L. V. G. vor, dann tritt die Verpflichtung des Halters des Luftfahrzeuges zum Schadenersatz ein. Der Halter haftet also auch ohne Verschulden, er untersteht — wie eingangs erwähnt — dem Grundsatz der Gefährdungshaftung, der schwersten denkbaren Haftungsart. Über die Zweckmäßigkeit dieser Haftung wird bei der Darstellung der Schadenersatzansprüche aus Vertrag noch zu sprechen sein. Ein Geschädigter braucht also bei Ansprüchen aus dem Luftverkehrsgesetz nur nachzuweisen, daß sein Schaden durch einen Unfall bei dem Betriebe eines Luftfahrzeuges verursacht worden ist. Nicht ist dagegen erforderlich, wie z. B. im bürgerlichen Recht der Vertragshaftung, der häufig unmögliche Nachweis eines Verschuldens des Schädigers.

Lediglich wenn bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten — z. B. Fahrlässigkeit des geschädigten Piloten — mitgewirkt hat, gilt gemäß § 20 L. V. G. der § 254 B. G. B. Es muß demnach das beiderseitige Verschulden gegeneinander abgewogen werden. Mitwirkendes Verschulden kann übrigens auch nach Eintritt des Schadens in Form von Unterlassungen gegeben sein. Nähere

Ausführungen dürften sich angesichts der allgemein bekannten Rechtsprechung über § 254 B. G. B. erübrigen.

Zu ersetzen sind bei einer Tötung, Körperverletzung, Gesundheits- oder Sachbeschädigung die Schäden in erster Linie dem Verletzten selbst. Bei einer Sachbeschädigung können, außer gegenüber dem Eigentümer, Verpflichtungen zum Schadenersatz auch gegenüber dinglich Berechtigten entstehen. Dies ist bei derartigen Sachschäden im Luftverkehrsgesetz nicht besonders geregelt, hat aber für das Luftverkehrsgesetz ebenso wie bei § 823 B. G. B. Geltung. Im Gegensatz hierzu wird im § 21 L. V. G. bei Personenschäden außer dem unmittelbar, auch dem mittelbar Geschädigten ein direkter Ersatzanspruch eingeräumt. Hier kommen in erster Linie bei einer Tötung die Unterhaltsberechtigten in Frage, wenn sie durch den Tod die Möglichkeit verloren haben, Unterhalt zu erlangen (§ 21 Abs. 2 L. V. G.). Es muß sich jedoch um ein gesetzlich begründetes Verhältnis gehandelt haben, kraft dessen der Getötete unterhaltsverpflichtet war. Es kommen hier die sich aus dem bürgerlichen Gesetzbuch ergebenden Unterhaltsverhältnisse wie Ehe, Verwandtschaft und Kindschaft in Betracht. Außer diesen Ersatzberechtigten steht auch noch dem Träger der Bestattungskosten ein Ersatzanspruch zu. Es können dies der Erbe, der Unterhaltspflichtige und gegebenenfalls die übrigen auf Grund des bürgerlichen Gesetzbuches gesetzlich Verpflichteten sein.

Was den Umfang der Schadenersatzpflicht anbetrifft, so sind bei einer Tötung, Körperverletzung und Gesundheitsbeschädigung nach den §§ 21, 22 L. V. G. die Kosten der Heilung — bei Tötung die der versuchten Wiederherstellung — im weitesten Umfange, Vermögensnachteile, die sich aus einer Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit ergeben, die Einbußen, die sich aus einer Erschwerung des Fortkommens, dem Verlust einer Stellung infolge der Verletzung, vgl. Tauber, Archiv f. Luftrecht, 1932, Bd. II, S. 245/246, herleiten, und endlich die Aufwendungen, die durch Vermehrung der Bedürfnisse sich als notwendig erweisen, zu ersetzen. Bei den Aufwendungen wird es sich im Gegensatz zu den Heilungskosten meist um solche von längerer Dauer handeln (so Bredow-Müller, S. 255). Zu ersetzen sind weiter die Bestattungskosten in

einem angemessenen und den Verhältnissen des Getöteten entsprechenden Umfange. Die Ansprüche Unterhaltsberechtigter, die im Gesetz begründet sein müssen, sind insoweit zu befriedigen, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens verpflichtet gewesen wäre. Maßgebend für den Umfang ist die gesetzliche Verpflichtung, nicht was der Getötete geleistet hat oder hätte leisten können. Ansprüche nur obligatorisch Berechtigter, denen sich der Getötete zu einer Unterhaltsleistung verpflichtet hatte, wie z. B. das Unterhaltsversprechen gegenüber einer Verlobten, scheiden aus.

Für Sachschäden besteht keine Sonderregelung, sodaß hier gegebenenfalls die §§ 249 ff. B. G. B. herangezogen werden können.

Zu erwähnen wäre schließlich noch, daß das Luftverkehrsgesetz auch dem noch nicht Geborenen (*nasciturus*) in seinem § 21 Abs. 2 S. 2 einen besonderen Ersatzanspruch gewährt, wenn er zur Zeit der Tötung des künftigen Unterhaltsverpflichteten bereits erzeugt war.

Die Haftpflicht des Luftfahrzeughalters nach dem Luftverkehrsgesetz ist — wie diese Erörterungen beweisen — derartig weitgreifend, daß der einzelne Halter oder die Gesellschaft als Halterin schon durch einen einzigen Schadensfall finanziell bis über die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen werden könnte. Deshalb ist der uneingeschränkte Grundsatz der Gefährdungshaftung in den sich aus ihm ergebenden Folgen, d. h. dem Umfang der Schadenersatzleistung, dahin doppelt gemildert worden, daß einmal einem Verletzten oder Geschädigten nur bis zu gewissen Höchstbeträgen und gleichfalls mehreren durch denselben Betriebsunfall Geschädigten oder Verletzten auch nur bis zu gewissen Höchstbeträgen für die Gesamtheit ihrer Ansprüche gehaftet wird. Es ist dies dieselbe Regelung, die sich schon in § 12 des Kraftfahrzeuggesetzes findet.

Nach § 23 L. V. G. beträgt bei Tötung oder Verletzungen eines Menschen der Höchstbetrag einer Schadenersatzleistung 25 000 RM Kapital oder 1500 RM Jahresrente.

Bei Tötungen oder Verletzungen mehrerer Menschen durch dasselbe schädigende Ereignis gelten für jeden einzelnen dieselben Beträge; jedoch ist für alle zusammen die

Schadenersatzleistung auf höchstens 75000 RM Kapital oder 4500 RM Jahresrente festgesetzt. Bei Sachschäden ist die Summe, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt worden sind, auf 5000 RM begrenzt. Übersteigen die zu leistenden Entschädigungen diese Höchstsummen, so verringern sich die einzelnen Beträge in dem Verhältnis, wie ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrage steht. Die Berechnungsweise ist also genau die gleiche wie beim Kraftfahrzeuggesetz.

Über Berechnungsbeispiele beim Zusammentreffen mehrerer Schadenersatzforderungen aus einem Betriebsunfall oder bei gleichzeitigem Personen- und Sachschaden siehe Enneccerus, Schuldrecht, S. 729 u. 733; Roth, S. 52/53.

Diese Beschränkung auf Höchstbeträge soll nach dem Willen des Gesetzgebers dem Fahrzeughalter auch die Möglichkeit geben, der ihm nach § 29 L. V. G. obliegenden Pflicht zur Haftpflichtversicherung, zu erträglichen Prämiensätzen zu genügen. Denn angesichts der Haftung aus § 19 L. V. G. würden die Versicherungsprämien derartig hoch sein müssen, daß damit der Entwicklung eines Luftverkehrs in keiner Weise gedient sein würde.

Durch Festsetzung dieser Höchstbeträge hat zwar der Gesetzgeber den Grundsatz der Gefährdungshaftung selbst nicht berührt, — der Luftfahrzeughalter haftet ohne Entlastungsmöglichkeit, § 20 L. V. G. ist eine Selbstverständlichkeit —, aber er hat doch die wirtschaftlichen Auswirkungen für den Ersatzpflichtigen in erträglicher Weise begrenzt. Insoweit war das ein Erfordernis der Billigkeit. Denn wenn einem Haftpflichtigen noch nicht einmal der Einwand der „höheren Gewalt“ gestattet ist, weil die Interessen der Allgemeinheit aus noch zu erörternden Gründen geschützt werden sollen, dann mußte eine beiden Teilen gerecht werdende, aber doch auch tragbare Grenze gefunden werden. Die Schärfe der Haftung beweist auch ein Blick auf Haftungsbeschränkungen anderer, ebenfalls einen strengen Haftungsgrundsatz enthaltender Gesetze. Nach dem Reichshaftpflichtgesetz entfällt die Haftpflicht der Eisenbahn außer bei eigenem Verschulden des Verletzten bei höherer Gewalt sowie bei allen Sachschäden; das preußische Eisenbahngesetz von 1838 bestimmt zwar eine Haftung für Personen- und Sachschäden — von denen die Sachschadenhaftung noch heute praktische Bedeutung

hat —, läßt jedoch den Einwand des eigenen Verschuldens und des unabwendbaren Zufalls gelten. Der Kraftfahrzeughalter haftet nach dem Kraftfahrzeuggesetz überhaupt nicht für Schäden der Personen, die mit dem Kraftfahrzeug befördert wurden und weiterhin nicht bei Vorliegen eigenen Verschuldens und eines unabwendbaren Ereignisses.

Zu bemerken ist schließlich noch, daß Schadenersatzansprüche aus dem Luftverkehrsgesetz innerhalb von 3 Monaten dem Ersatzpflichtigen nach § 26 L. V. G. anzuzeigen sind und einer verhältnismäßig kurzen Verjährung unterliegen. Nach § 25 L. V. G. verjähren sie in zwei Jahren nach Kenntnis des Schadens und der Person des Ersatzpflichtigen, ohne diese Kenntnis in 30 Jahren vom Zeitpunkt des Unfalls an gerechnet.

In ihrer Gesamtheit betrachtet werden die schweren Haftpflichtbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes, die dem Verletzten oder Geschädigten einen im Gegensatz zu anderen Gesetzen leicht zu begründenden Anspruch geben, häufig nicht geeignet sein, den Verletzten oder Geschädigten hinreichend zu befriedigen. Man denke an den wohl nicht häufigen, immerhin aber möglichen Fall der Versäumung der kurzen Verjährungsfrist oder an den weitaus wichtigsten Fall, daß die Schäden mehrerer Verletzter aus einem Unfall die Gesamthöchstsumme von 75 000 RM erheblich übersteigen. Dieser Fall kann sehr leicht eintreten, wenn man berücksichtigt, daß es sich bei Personenschäden immer um verhältnismäßig hohe Beträge handeln wird, daß heute z. B. mit einem Verkehrsflugzeug sehr viele Personen befördert werden können, daß sich die Fluggäste meist aus wohlhabenden Kreisen, deren Arbeitskraft vielleicht sehr hoch bezahlt wird, zusammensetzen und daß endlich bei der häufigen Versendung wertvoller Sachen, wie Filme, Kostbarkeiten usw. mit dem Flugzeug in einem Schadensfall die hier gesetzten Höchstsummen weit überschritten werden können.

Es taucht nun die Frage auf, ob nicht auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmungen ein weitergehender Ersatz zu erlangen ist. § 28 L. V. G. bestätigt ausdrücklich, daß reichsgesetzliche Vorschriften, die den Halter oder Benutzer für einen beim Betrieb eines Luftfahrzeugs ent-

standenen Schaden in weiterem Umfang oder innerhalb und außerhalb des Betriebes den Führer oder einen anderen haften lassen, von der durch das Luftverkehrsgesetz getroffenen Regelung nicht berührt werden sollen.

Privatrechtliche Vorschriften der Landesgesetze sind bereits nach Art. 55 E. G. zum B. G. B. außer Kraft getreten, soweit nicht im B. G. B. oder im E. G. zum B. G. B. etwas anderes bestimmt ist. Die hiernach aufrecht erhaltenen landesgesetzlichen Bestimmungen verloren mit der Geltung des Luftverkehrsgesetzes ihre Gültigkeit. Da es zur Zeit an einer speziellen gesetzlichen Regelung der zivilrechtlichen Verhältnisse der Verträge fehlt, welche die Personen- und Güterbeförderung im Luftverkehr betreffen, muß auf die allgemeinen bürgerlichrechtlichen Normen zurückgegriffen werden. Schon 1908 vertrat Meili, S. 30 den Standpunkt, daß auch schon vorhandene Gesetze auf das Luftverkehrsrecht Anwendung finden könnten.

Als derartige Vorschriften können sowohl das bürgerliche Gesetzbuch als auch das Handelsgesetzbuch in Betracht kommen. Die Stützung eines Ersatzanspruches auf diese Bestimmungen wird folgende Vorteile haben:

- 1.: Die Haftung ist grundsätzlich eine unbeschränkte. Die doppelte Haftungsbegrenzung des Luftverkehrsgesetzes durch Höchstsummen fällt weg.
- 2.: Es kann eine Haftung gegenüber Dritten für entgangene Dienste eintreten: § 845 B. G. B.
- 3.: Es kann auch ein immaterieller Schaden (Schmerzensgeld) geltend gemacht werden: § 847 B. G. B.
- 4.: Der Kreis der haftpflichtigen Personen kann ein weiterer sein.
- 5.: Die Ansprüche unterliegen nicht der kurzen Verjährungsfrist.

Unumgängliche Voraussetzung einer derartigen weitergehenden Haftung ist jedoch bei Deliktsansprüchen der Nachweis eines Verschuldens und bei Geltendmachung einer Vertragshaftung noch das Vorliegen eines Vertrages zwischen Geschädigtem und Ersatzpflichtigem, während alles das nach dem Luftverkehrsgesetz belanglos ist. Die Haftung tritt hier schon ein, wenn der Geschädigte lediglich beweist, daß der Schaden durch einen Betriebsunfall bei dem Betriebe eines Luftfahrzeuges verursacht worden ist.

§ 5.

Die Haftung für Schaden aus dem Luftbeförderungsvertrag.

I. Der Luftbeförderungsvertrag.

Bei der sich aus dem Luftbeförderungsvertrag auf Grund allgemeiner Vorschriften außerhalb des Luftverkehrsgesetzes ergebenden Haftungsregelungen muß zwischen zwei Gruppen von Vertragsgegnern des Fluggastes oder Warenversenders unterschieden werden. Einmal kann dieser Vertragsgegner ein Luftfahrer sein, der keine irgendwie geartete Sonderstellung im allgemeinen Recht einnimmt, dessen Verträge also lediglich nach dem Recht des bürgerlichen Gesetzbuches zu beurteilen sind. Der andere, heute außerordentlich häufige Fall ist der, daß der Luftfahrtunternehmer Kaufmannseigenschaft besitzt und daher auch handelsrechtliche Vorschriften bei Beurteilung der abgeschlossenen Verträge und der sich aus ihnen ergebenden Folgerungen herangezogen werden müssen.

Der Lufttransportvertrag ist nach allgemeiner Ansicht ein Werkvertrag im Sinne der §§ 631 ff. B. G. B.

So Reindl, S. 279; Enneccerus, Schuldrecht, S. 459; Staub, Bd. IV, S. 875, 877; Roer, S. 38; Haidn, S. 10; Kilkowski, S. 102; Wolff, S. 14; Tauber, J. W., S. 666; Weck, S. 253 ff.; Staudinger, Bd. II, S. 936.

Durch den Werkvertrag verpflichtet sich der Unternehmer zur Herstellung eines Arbeitserfolges (Beförderung, z. B. Rundflug, und Verbringung an einen anderen Ort) und der andere Teil (Fluggast oder Warenversender) zur Entrichtung einer Vergütung (Über Nebenpflichten s. S. 27).

Wird die Beförderung unentgeltlich ausgeführt, wie z. B. Mitnahme aus Gefälligkeit und bei der Vorführung eines Flugzeuges einem interessierten Käufer, dann liegt begrifflich kein Werkvertrag vor, denn wesentlich ist diesem eine Vergütung. Im letzteren Falle aber nimmt das Reichsgericht mit Recht an — so R. G. Z. 78/239 —, der Fabrikant übernehme stillschweigend die Garantie dafür, daß die Vorführung mit der erforderlichen Sorgfalt geschehe. Er haftet daher aus diesem stillschweigend abgeschlossenen Garantievertrag ohne Rücksicht darauf, ob der beabsichtigte Maschinenkauf zustande kommt. Wird der Interessent durch eine Unvorsichtigkeit bei der Vorführung der Maschine verletzt, so haftet der Fabrikant

auch vertraglich auf Schadenersatz. Wenn diese Entscheidung auch nicht hinsichtlich der Vorführung von Flugapparaten erfolgte, so kann sie doch mit vollem Recht auf derartige Fälle angewendet werden, denn der zu Grunde liegende Gedanke trifft hier durchaus zu.

In anderen Fällen unentgeltlicher Beförderung aus Gefälligkeit usw. kann aber nicht die Ansicht gebilligt werden, daß in diesem Falle das Zustandekommen eines Vertrages abzulehnen und nur ein tatsächliches Verhältnis für vorliegend zu erachten sei, wie dies z. B. von Buhrbank, S. 20; Groß, S. 27; Haidn, S. 55 und anderen mehr vertreten wird. Die besonders gestalteten Verhältnisse der Luftfahrt zwingen dazu, einer unentgeltlich beförderten Person — bei Warenversendungen mag es auf die Umstände ankommen — auch einen vertraglichen Anspruch zu gewähren. Es ergibt sich dies notwendig aus der ungewöhnlich hohen Gefährlichkeit des Fliegens, bei dem sich jeder Fehler fast blitzesschnell furchtbar rächen kann. Man bedenke, daß bei jedem Absturz — und sei es aus noch so geringer Höhe — gewöhnlich der Apparat zertrümmert wird und die Insassen getötet oder schwerstens verletzt werden. Es sind dies besondere tatsächliche Verhältnisse, wie man sie in den übrigen Zweigen der Verkehrswirtschaft auch nicht annähernd wiederfindet. Der Gesichtspunkt der freiwilligen Gefahrübernahme kann nach der Anschauung des täglichen Lebens und nach den in der Rechtsordnung herrschenden allgemeinen Grundsätzen nicht allein und ohne weiteres dazu führen, in diesen Fällen keine oder nur auf Haftung für Vorsatz geminderte Vertragspflichten anzunehmen (Über eventuelle stillschweigende Haftungsbeschränkungen s. S. 101 ff.). Ob nun bei unentgeltlicher Beförderung, bei der es sich doch häufig nur um eine Gefälligkeit handeln wird, regelmäßig auch die Verpflichtung besteht, die Leistung, wie Verbringen an einen anderen Ort usw., auf Grund eines Gefälligkeitsvertrages besonderer Art, eines Auftrages oder einer Schenkung zu bewirken, wie das Wolff, S. 14 annehmen will, dürfte doch zweifelhaft sein und im Rahmen dieser Arbeit auch dahingestellt bleiben. Richtiger scheint es, eine billige Lösung dieser Frage nicht in einer Verpflichtung des Luftfahrers zur

Beförderung, sondern lediglich in den vorherrschenden Interessen des Beförderten, dem es hier weniger auf die Beförderung, als auf die eigene Sicherheit ankommen wird, zu suchen. Es muß hierbei entscheidender Wert auf die Gefährlichkeit des Flugbetriebes gelegt und hieraus der Schluß gezogen werden, daß zwischen dem Luftfahrer und dem unentgeltlich Beförderten ein — meist nur stillschweigend abgeschlossener — Garantievertrag dahin zustande kommt, daß während des Fluges die Interessen des Beförderten, die in gefahrloser Ausführung des Fluges und damit körperlicher Unversehrtheit gipfeln, genauestens und in weitestgehendem Maße gewahrt werden. Ähnlich, jedoch nicht in Bezug auf den Flugverkehr: v. Blume, S. 649 ff.. Insoweit kann die auf S. 23/24 dargestellte Rechtsprechung des Reichsgerichts entsprechend angewendet werden.

Interessant ist die Entscheidung des Kassationshofs in Rom, vgl. Verkehrs-r. Rdsch. 1927, S. 77, in welcher über das Vorliegen eines Vertrages bei unentgeltlicher Beförderung von Redakteuren, die schriftlich Haftverzicht erklärt hatten und durch das Luftverkehrsunternehmen versichert waren, ausgeführt wird, „daß, trotz der unentgeltlichen Beförderung, ein Vertragsverhältnis zwischen der Gesellschaft und den Redakteuren zustande gekommen sei. Die Gegenleistung der Redakteure hätte darin bestanden, daß sie die Fahrzeuge der Gesellschaft durch ihre Teilnahme an dem Flug und durch ihre der Fahrt nachfolgenden publizistischen Arbeiten bekannt machten. Infolgedessen unterliege der Vertrag den allgemeinen schuldrechtlichen Bestimmungen und die Gesellschaft sei verpflichtet, für nicht ordnungsmäßige Erfüllung des Vertrages Schadensersatz zu leisten.“

Über die Bestrebungen zu einer einheitlichen internationalen Regelung der Haftungsfragen bei unentgeltlichen Beförderungen vgl. Riese, Arch. f. Luftrecht, Bd. III, 1933, S. 299 ff.

Die Haftung aus den entgeltlichen Luftbeförderungsverträgen trifft den Schuldner. Das wird in vielen Fällen der Luftfahrzeughalter selbst sein. In den für die Allgemeinheit wichtigsten Fällen werden aber kaum natürliche Personen in Betracht kommen, vielmehr wird Vertragsgegner meist eine juristische Person, das Luftverkehrsunternehmen in Form einer Aktiengesellschaft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung usw. sein. Es ist noch bestritten, ob die Beförderung von Personen und Gütern durch ein Luftfahrzeug ein Handelsgewerbe im Sinne des § 1 Abs. 2 Ziff. 5 H. G. B. darstellt. Es ist dort nur von einer Beförderung von Gütern oder Reisenden „zur See“ und von einer Personenbeförderung „zu Lande“ die Rede. Die Luftbeförderungen werden nicht erwähnt.

J. v. Gierke, S. 43 will die Luftbeförderung der Landbeförderung im Wege der Analogie gleichstellen. Dagegen wendet sich Staub, 14. Aufl., Bd. 1, S. 53, weil das Gesetz dies nicht ausdrücklich bestimme. Welche Ansicht man aber vertreten mag, man wird doch auf dem Wege über § 2 H. G. B. zu einer Anwendung des handelsrechtlichen Begriffs „Kaufmann“ kommen müssen. Im allgemeinen wird das Luftfahrtunternehmen, soll es nicht unrentabel arbeiten, nach Umfang und Art eines kaufmännisch eingerichteten Geschäftsbetriebs, Angestellter, kaufmännischer Buchführung und, wie Staub, Bd. 1, S. 59 sagt, „eines erheblichen quantitativen Inhalts“ bedürfen. Durch die vorgeschriebene Eintragung würde der Unternehmer dann die Kaufmannseigenschaft erlangen. Gewöhnlich sind aber heute die Luftverkehrsunternehmen Kaufleute kraft Rechtsform, da sie meist in Form einer Aktiengesellschaft oder Gesellschaft mit beschränkter Haftung wirtschaftlich in Erscheinung treten. Sie sind dann Kaufleute nach § 6 H. G. B. In diesen Fällen gehört dann die Luftbeförderung von Personen oder Waren zum Betrieb des Handelsgewerbes (§ 343 H. G. B.) oder gilt, wenn eine kaufmännische Firma neben ihrem sonstigen Handelsgewerbe sich mit Luftbeförderungen befaßt, nach § 344 H. G. B. als dazu gehörig und ist Handelsgeschäft nach § 345 H. G. B.

Staub, 14. Aufl., Bd. 4, S. 733 und Gierke, 4. Aufl., S. 713, sowie Haidn, S. 11 halten eine analoge Anwendung der Bestimmungen über das Landfrachtgeschäft (§§ 425 ff. H. G. B.) auf die Luftgüterbeförderung für möglich. Dem ist beizustimmen. Auf die Personen- und Güterbeförderungen können aber wohl nicht, selbst wenn die Unternehmen als Kaufleute dem Handelsgesetzbuch unterstehen, die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über Beförderungen auf Eisenbahnen (§§ 453 ff. H. G. B.) und die §§ 556—678 H. G. B. über das Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden und Gütern zur See Anwendung finden. Die tatsächlichen Verhältnisse sind hier zu verschieden (so auch Bredow-Müller, S. 165; Tauber, J. W., S. 666; Kilkowski, S. 102 und Wolff, S. 13).

Die Haftpflichten bei Handelsgeschäften beruhen auf § 347 H. G. B., der bestimmt, daß derjenige, auf dessen Seite ein Handelsgeschäft vorliegt und daraus einem ande-

ren zu Sorgfalt verpflichtet ist, für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen hat. Hiermit ist gemeint, daß eine schon vorhandene Sorgfaltspflicht eine den Bedürfnissen kaufmännischen Verkehrs entsprechende Ausgestaltung erfährt. Nach Art. 2 E.G. zum Handelsgesetzbuch kommen als schon bestehende Sorgfaltspflichten subsidiär die Sorgfaltspflichten des bürgerlichen Gesetzbuches zur Anwendung. Diese werden nach § 276 B.G.B. dahin bestimmt, daß der Schuldner Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten hat. Können auf einen Schuldner die Vorschriften über das Frachtgeschäft analog angewandt werden, dann hat dieser für die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers gemäß § 429 H.G.B. einzustehen. Haftet der Schuldner aus einem Luftbeförderungsvertrag nach diesen Erörterungen für die Sorgfalt eines „ordentlichen Kaufmanns“ oder für die eines „ordentlichen Frachtführers“, dann werden diese Anforderungen im allgemeinen die, welche an einen Luftfahrer zu stellen sind, der nur nach dem bürgerlichen Recht haftet, übersteigen. Zu beachten ist, daß nicht die im Verkehr geübte, sondern die erforderliche Sorgfalt maßgebend sein muß. Irgendwelche Nachlässigkeiten der Praxis können gerade im Luftverkehr unmöglich geduldet werden.

Daß auch der Gesetzgeber die Notwendigkeit einer ungewöhnlich hohen Sorgfalt im Luftverkehr sowohl hinsichtlich der Apparate als auch der Führer usw. erkannt hat und diese fordert, beweist ein Blick auf die einschlägigen Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes über die Zulassung der Fahrzeuge und über den Luftfahrerschein, der stets nach Ablauf einer gewissen Zeit seine Gültigkeit verliert. Auf die übrigen Gesetzesbestimmungen, die alle — bis in kleinste Einzelheiten — ungewöhnlich hohe Anforderungen erkennen lassen, sei verwiesen (RG Bl. I, 1930, S. 363 ff. u. 507 ff.).

Die Luftbeförderungsverträge, die sich als Werkverträge darstellen oder für die, wie z. B. beim Frachtgeschäft, bürgerliches Werkvertragsrecht ergänzend gilt, umfassen neben der Beförderung als Hauptverpflichtung, noch die Nebenpflicht, für körperliche Unversehrtheit bei Personen und Bewahrung vor Schaden bei Gütern zu sorgen.

So z. B. R.G.Z. 66 12: 98/327; 116, 213; J.W. 1927/1248; Roer. S. 38 ff.

Es ist zu verlangen, daß sich das Flugzeug in einem völlig einwandfreien Zustand befindet. Es muß den gesamten umfangreichen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Darüber hinaus ist zu fordern, daß das Flugzeug vor jedem Flug einer eingehenden Kontrolle unterworfen wird. Das Ergebnis einer solchen Kontrolle muß immer so sein, daß der Apparat sich in bestem Zustande befindet. Es darf nicht vorkommen, daß sich am Motor, Flugzeuggestell, Ballonhülle oder irgendwo Defekte befinden, die zwar noch einen Flug ermöglichen, aber dennoch während des Betriebes eine ev. Fehlerquelle darstellen. Wird dann ein Flug in der Hoffnung unternommen, der Fehler werde sich praktisch so schnell nicht auswirken, dann muß das schon als grobe Zuwiderhandlung gegen die Vertragspflichten zu gelten haben. Motorflugzeuge müssen stets hinreichend Betriebsstoff bei sich führen: eine Kontrolle ist hierfür unerlässlich. Weiterhin dürfen Flüge nur bei geeigneter Wetterlage und – sofern Nachtfluggeräte nicht vorhanden sind – Tageszeit unternommen werden. Bestehen bei den verantwortlichen Personen in dieser Hinsicht irgendwelche Bedenken, so sind diese genauestens zu prüfen. Die letzte Entscheidung muß hier dem Piloten zustehen, der sich hierbei nicht durch Drängen eines bedenkenlosen Fluggastes oder durch den Hinweis auf den fahrplanmäßigen Flugdienst beeinflussen lassen darf. Im fahrplanmäßigen Fluglinienverkehr muß ein Fluggast immer mit der Gefahr rechnen, daß infolge ungeeigneter Wetterlage, z. B. Orkan oder Gefahr des Vereisens, also infolge von Umständen, die menschlichem Einfluß entzogen sind, ein Flug nicht durchgeführt wird. Hieraus kann einem verantwortungsbewußten Piloten oder Unternehmer niemals ein Vorwurf gemacht werden, vielmehr sind geeignete atmosphärische Bedingungen usw. für jeden Luftbeförderungsvertrag als selbstverständliche und stillschweigende Vertragsgrundlage zu werten. Einem Fluggast kann auch in der fahrplanmäßigen Luftfahrt nicht das Recht zustehen, über die Vertragserfüllung hinaus, vom anderen Teil den Einsatz der Maschine und des Lebens der Besatzung für ein Wagnis zu verlangen.

Über Begründung der Ansicht, daß im Frachtverkehr das Flugunternehmen unter gewissen Umständen im Falle des Ausfalles eines Fluges aus obigen Gründen zur Uebergabe des Gutes an ein anderes Transportmittel verpflichtet und nicht nur berechtigt ist, vgl. die Entscheidung des Handelsgerichts Brüssel vom Januar 1929, in Eisenbahn- u. verkehrsr. E., Bd. 50, S. 376 377, Nr. 148.

Die Möglichkeit eines Flugausfalles wird meist auch in den Beförderungsbedingungen beachtet, vergleiche z. B. die der „Deutschen Lufthansa A.-G.“ für den Luftpersonenverkehr, Art. 16, § 2. Im übrigen werden derartige Flugausfälle zu den Seltenheiten gehören, denn den meisten dieser widrigen Umstände zeigt sich die Technik bereits gewachsen, wie es z. B. einer Anzeige der „Deutschen Lufthansa A.-G.“ in „Die Luftreise“, 1933, Heft 10 Rückseite zu entnehmen ist, wonach „... bei jedem Wetter regelmäßig ...“ geflogen wird. Aber auch trotz einer solchen Ankündigung bleiben die vorstehenden Erwägungen zu dieser Frage unberührt und es darf und braucht grundsätzlich nur dann geflogen zu werden, wenn das Flugzeug hinsichtlich seiner Flugeigenschaften der jeweils gegebenen und sorgfältig erkundeten Wetterlage vollständig gewachsen ist. Es darf hier zu Bedenken nicht der geringste Anlaß gegeben sein. Flüge mit Apparaten, die nicht für einen Nachtflug eingerichtet sind, oder Flüge nach Landeplätzen, die zur nächtlichen Landung ungeeignet sind, müssen im ersten Falle so rechtzeitig angetreten werden, daß selbst bei Verzögerungen das Ziel vor Anbruch der Dämmerung erreicht werden kann und müssen im zweiten Fall unterbleiben.

Die Piloten usw. müssen im Besitz des Luftfahrerscheins sein und die übrigen gesetzlichen Forderungen erfüllt haben und noch erfüllen. Sie müssen sich vor allem auch in einem körperlich vollkommen gesunden Zustande befinden. Diese Umstände muß ein Luftfahrzeughalter, falls er sich eines Piloten als Erfüllungsgehilfen bedient, stets beachten. Bei Überlandflügen müssen die Luftfahrzeughalter für bestes Kartenmaterial Sorge tragen und müssen in allen Fällen den Antritt eines Fluges ablehnen — was sie meist schon im eigenen Interesse tun werden —, wenn in irgendeiner Hinsicht Bedenken bestehen. Eventuell vorhandene Bedenken dürfen nicht leichtfertig zurückgestellt werden. Das gilt namentlich bei Führern von Passagierflugzeugen, an die überhaupt erhöhte Anforderungen

zu stellen sind. Namentlich dürfen irgendwelche gefährlichen Handlungen, die nur im Ehrgeiz usw. ihren Grund haben — ausgenommen natürlich Kunst- und Wettflüge —, nicht unternommen werden.

Aus diesen Erörterungen, die unmöglich vollständig sein können, ist jedoch zu entnehmen, daß gerade angesichts der Gefährlichkeit des Flugbetriebes, die ihren besonderen Ausdruck im allgemeinen in einem ungewöhnlich schnellen Unfall, totaler Zerstörung und Tötung oder schwerster Verletzung findet, vom Standpunkte eines gewissenhaften Luftfahrers aus betrachtet, vor Antritt des Fluges alle möglichen Maßnahmen getroffen sein mußten und auch während des Fluges getroffen wurden — soweit es die Umstände zuließen —, um einen Schaden zu verhüten.

Der aus dem Luftbeförderungsvertrag zur Beförderung Verpflichtete, wird nun meist nicht in der Lage sein, wie z. B. bei juristischen Personen, die Beförderung selbst auszuführen. Zu diesem Zwecke bedient sich der Schuldner der Hilfspersonen wie Piloten, Monteure usw. Kommt das Recht des Frachtgeschäftes zur Anwendung, dann haftet der Frachtführer nach § 431 H. G. B. für das Verschulden seiner Leute und anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfange wie bei eigenem Verschulden. Im übrigen haften Schuldner aus Luftbeförderungsverträgen und auch aus den unentgeltlichen Verträgen (die Verpflichtungen hieraus siehe S. 24/25) für Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedienen, nach § 278 B. G. B. in gleichem Umfange wie bei eigenem Verschulden, also mit der Haftungsmöglichkeit aus § 347 H. G. B.

Die in der Praxis bei weitem wichtigsten Hilfspersonen sind nun die Luftfahrzeugführer, die Piloten. Ihnen ist eine hohe Verantwortung auferlegt und ihnen wird vom Luftfahrtunternehmer und vom Fluggast ein ungewöhnliches Vertrauen entgegengebracht. Ihnen ist das Leben der Passagiere anvertraut und zwar in denkbar höchstem Maße. In ihren Händen liegt die ganze Beförderung in der Luft und sie haben dadurch eine Sonderstellung inne, daß sie bei ihrer Tätigkeit der Einwirkung einer Aufsichtsperson kaum — z. B. nur bei Funkeinrich-

tung und auch hier nur in sehr beschränktem Maße — unterliegen und die Kontrolle der Mehrzahl gerade ihrer wichtigsten erfolgten Handlungen — infolge der räumlichen Unerreichbarkeit beim Flug und mangels sachverständiger Zeugen — unmöglich ist. Es ist dies eine Besonderheit, die den Verantwortungsreichtum noch betont und die sich im übrigen wirtschaftlichen Leben auch nicht annähernd wiederfindet. Zwar könnte man versuchen, Parallelen zum Eisenbahnzug-, Automobil- und Schiffsführer zu ziehen; aber die tatsächlichen Verhältnisse in der Luftfahrt sind doch ganz besondere. Sie sind höchstens beim Schiffs- und Automobilführer in beschränktem Maß wiederzufinden. Begehen diese Führer von Verkehrsmitteln einen Fehler, so mag er schwerste Folgen nach sich ziehen, jedoch beweist gerade die Erfahrung des täglichen Lebens, daß nur bei schwersten Verstößen des Führers gegen die ihm obliegenden Pflichten und bei Zusammenreffen mehrerer Ursachen sich so verhängnisvolle Folgen zeigen, wie diese im Luftverkehr regelmäßig eintreten. Der Luftverkehr steht somit hinsichtlich des Grades seiner typischen Gefährlichkeit unvergleichbar und bei weitem an der Spitze der in der heutigen Verkehrswirtschaft maßgebenden Beförderungsmittel. Hieraus ergibt sich, daß an die Piloten die höchsten Anforderungen in jeder Hinsicht gestellt werden müssen und daß sie im Vergleich zu den Führern anderer Verkehrsmittel eine Sonderstellung inne haben, die noch einer besonderen Beachtung bei der Frage der Enthftung für Verschulden von Hilfspersonen bedarf.

II. Verletzung der Sorgfaltspflichten.

Jede schuldhafte Verletzung der Sorgfaltspflichten — § 276 B. G. B.: „Vorsatz und Fahrlässigkeit“; § 347 H. G. B.: „Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns“ und § 429 H. G. B.: „Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers“ — durch den Schuldner selbst oder durch seine Hilfspersonen begründet einen Anspruch des Geschädigten aus dem Luftbeförderungsvertrag, der aus dem Gesichtspunkt der Unmöglichkeit, des Verzuges oder der positiven Vertragsverletzung hergeleitet werden kann. Die Schadensersatzpflichten folgen im allgemeinen aus den §§ 280, 286, 323 ff., 635, 636, 249 ff. B. G. B. und aus § 429

H. G. B. Es dürfte den Rahmen dieser Arbeit überschreiten, hierüber eine Darstellung zu geben. Es seien nur die im Vergleich zum Luftverkehrsgesetz wesentlichsten Unterschiede hervorgehoben.

Ansprüche aus dem Luftbeförderungsvertrag haben gegenüber den Ansprüchen aus dem Luftverkehrsgesetz für den Geschädigten den Vorteil, daß die Haftung nicht durch Höchstsummen begrenzt ist. Voraussetzung der Vertragshaftung ist, daß die schädigende Handlung im Rahmen der vertraglichen Pflichten vorgenommen wurde. Wann eine solche Handlung vorliegt, muß im weitesten Umfange Tatfrage bleiben. Der Bereich der Erfüllungshandlungen ist natürlich erheblich weiter als der Betriebsbegriff des Luftverkehrsgesetzes. Es kommt also nicht darauf an, ob der Unfall und damit Schaden durch den Betrieb eines Luftfahrzeuges verursacht wurde. Die Haftung erstreckt sich auf die gesamten Vertragspflichten des Schuldners, die mit dem Vertragsabschluß beginnen, der bei den Beförderungen der großen Luftverkehrsunternehmen regelmäßig in der Ausstellung des Flugscheines, bzw. des Luftfrachtbriefes liegen wird. Auch bei der Frage der Verjährung ergeben sich wesentliche Vorteile. Diese ist bei der Vertragshaftung nicht an eine nur zweijährige Frist und auch noch an eine Ausschlußfrist gebunden, sondern beträgt regelmäßig 30 Jahre. § 638 B. G. B. mit seiner kurzen Verjährung kommt nach ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts (so R. G. Z. 62 119; 64/43; 66/12) bei Vernachlässigung von Fürsorgepflichten, da diese nicht unmittelbar Gegenstand des Werkvertrages und der Abnahme sind, nicht zum Zuge.

Allerdings werden auch bei der vertraglichen Haftung ein immaterieller Schaden und der Verlust des Unterhaltsrechts bei Schlechterfüllungen nicht ersetzt. Auch insoweit weist die Geltendmachung vertraglicher Ansprüche gegenüber der Haftung aus dem Luftverkehrsgesetz wesentliche Nachteile auf, als sie auf dem Verschuldensprinzip beruht und ein Verschulden des Luftfahrers, Luftverkehrsunternehmers und seiner Hilfspersonen hiernach vom Geschädigten zu beweisen ist. Eine Ausnahme gilt nach § 282 B. G. B. bei vertraglicher Haftung von diesem Grundsatz nur, wenn streitig ist, ob die Unmöglichkeit der Lei-

stung die Folge eines vom Schuldner (Luftbeförderungs-
unternehmer) zu vertretenden Umstandes ist. In diesem
Falle hat ausnahmsweise der Geschädigte die Beweislast
nicht. § 282 B. G. B. hat in der Hauptsache für den Luft-
frachtverkehr praktische Bedeutung. Geht ein Frachtstück
verloren oder wird es zerstört, dann kann der Versender den
Unternehmer zu dem Beweise zwingen, daß ihn kein Ver-
schulden im Sinne von § 282 B. G. B. trifft. Als Ersatz kann
der Schaden verlangt werden, der durch das Unmöglich-
werden der Leistung des Luftbeförderungsunternehmers,
die in der Durchführung des Transportes besteht, ent-
steht. Der Versender hat aber dann wieder die Beweis-
last, wenn trotz einer Beschädigung des Gutes die Beför-
derung durchgeführt wurde. Beim Personentransportver-
trag durch die Luft wird ein Verletzter aber kaum nach
§ 282 B. G. B. vorgehen, denn er könnte nur für die un-
terbliebene Beförderung Ersatz verlangen. Sollte hierbei
keine Schuld des Unternehmers festgestellt werden, dann
ist dessen Schuldlosigkeit hinsichtlich einer Körperver-
letzung aber noch nicht erwiesen. Für nur mittelbare
Ersatzberechtigte ist § 282 B. G. B. wertlos, da sie ihre An-
sprüche nicht auf Vertrag stützen können.

In allen praktisch für den Schadenersatz wichtigen
Fällen hat der Geschädigte jedoch die Beweislast. Über
die sich hieraus ergebenden Schwierigkeiten sei auf die
Ausführungen im nächsten Paragraphen dieser Abhand-
lung verwiesen.

§ 6.

Die Haftung für Schaden aus unerlaubter Handlung.

Will ein Geschädigter auch Ersatz für Schäden haben,
die ihm nicht bei der Vertragserfüllung vom Schuldner
oder seinen Hilfspersonen zugefügt wurden, also bei Ver-
letzungen z. B., die bei bloßen Vorbereitungshandlungen
usw. erlitten wurden, oder will der Geschädigte auch Er-
satz für immateriellen Schaden usw. haben, oder liegt
überhaupt kein Vertrag vor — Haftung aus dem Luftver-
kehrsgesetz ist hier nicht zu erörtern —, dann ist er nach
dem bürgerlichen Recht zur Stützung seiner Ansprüche auf
die §§ 823 ff. B. G. B., also Deliktsrecht, angewiesen. Für
die Klarstellung des Verhältnisses dieser Bestimmungen
zu den Regeln über die Vertragshaftung ist zu sagen, daß

ein Geschädigter, mit dem ein Lufttransportvertrag abgeschlossen wurde, nicht nur auf die Vorschriften über die Vertragshaftung angewiesen ist, sondern nach herrschender Lehre seine Ansprüche aus Vertrag und aus Delikt geltend machen kann.

Es sei hier nicht auf eine Untersuchung der Gründe und Streitfragen eingegangen. Näheres siehe z. B. bei Schmidt, Gesetzeskonkurrenz, 1915, S. 180 ff.; R. G. Z. 88/435 ff.; 89/384; 90/68; Enneccerus, Schuldrecht, S. 657/658 und Wolff, S. 17/18.

Voraussetzung ist auch bei der Delikts haftung der Nachweis eines Verschuldens, wobei die Beweislast dem Kläger obliegt. Der Anspruch kann in erster Linie auf § 823 Abs. I oder Abs. II B. G. B. gestützt werden. Als Schutzgesetz im Sinne von § 823 Abs. II B. G. B. kommen alle Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes über Zulassung, Luftfahrerschein usw. in Frage, desgleichen die Verordnungen vom 19. VII. 1930 (RGBl. I, S. 363 ff.) über Luftverkehr und vom 20. X. 1930 (RGBl. I, S. 507 ff.) über Segelflug- und Freiballonwesen.

I. Der Haftungsumfang.

Im Gegensatz zum Vertrags- weist das Deliktsrecht einen anderen, zum Teil größeren Haftungsumfang auf. Der Verletzte hat insbesondere einen Anspruch auf Schmerzensgeld usw. nach § 847 B. G. B., ein Unterhaltsberechtigter kann nach diesem Deliktsrecht Ersatz für entzogenen Unterhalt — höhere Beträge als nach dem Luftverkehrsgesetz! — aus § 844 Abs. II B. G. B. beanspruchen und Dritte können Ersatz für entgangene Dienste nach § 845 B. G. B. fordern. Die Delikts haftung wird in diesen und ähnlichen Fällen immer den Vorteil bieten, daß sie für Schäden Ersatzansprüche gewährt, die auf Grund des Luftverkehrsgesetzes und der Vertragshaftung nicht geltend gemacht werden können. Darüber hinaus ist sie von Wichtigkeit in den Fällen, in denen das Luftverkehrsgesetz, z. B. bei entzogenem Unterhalt, schon Ersatz gewährt, der aber durch die Höchstsummen dieses Gesetzes begrenzt ist. Es kann da sehr leicht der Fall eintreten, z. B. bei dem Unfall eines stark besetzten, großen Passagierflugzeuges, daß für jeden Verletzten, der ein Schmerzensgeld verlangt, oder für den Unterhaltsberechtigten nach dem Luftverkehrsgesetz nur ein ganz geringer Betrag als Schadenersatz in Betracht kommt, da sich viele Geschädigte in

den auf Grund dieses Gesetzes zur Verfügung stehenden Höchstbetrag teilen müssen. Die Deliktshaftung bietet also ähnliche Vorteile wie die Stützung der Ansprüche auf Vertragsrecht.

Weiter kann sich eine deliktische Haftung des Luftfahrtunternehmers aus § 831 B.G.B. ergeben, wenn sog. Verrichtungsgehilfen, die — infolge Fehlens eines Vertragsverhältnisses — nicht Erfüllungsgehilfen sind, einen Schaden verursachen. Hier besteht für den Unternehmer die Möglichkeit, sich zu exkulpieren. Der Geschädigte könnte diesen Entlastungsbeweis, der verhältnismäßig leicht zu führen ist, durch den Nachweis des Verschuldens bei Auswahl der Personen usw. entkräften.

Dagegen können diesen Personen gegenüber und auch gegenüber den Erfüllungsgehilfen direkte Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden, wenn sich ihr schädigendes Tun als unerlaubte Handlung im Sinne der §§ 823 ff. B.G.B. darstellt. Diese Haftung ist von der des Unternehmers nach § 278 und § 831 B.G.B. vollständig unabhängig. Sie ist auch an den Nachweis der Verschuldung gebunden und kann auch von der gewollten Freizeichnung einer Enthaltungsklausel mit erfaßt werden. Auch hier sind höchste Sorgfaltspflichten zu fordern. Von einem Piloten wird u. a. zu verlangen sein, daß er Forderungen eines skrupellosen Unternehmers nicht befolgt.

Die meisten Luftbeförderungsunternehmen wählen für ihre Betriebe die Form der Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder eine Gesellschaftsform des Handelsgesetzbuches, insbesondere die der Aktiengesellschaft. Haften sie für das einzelne Vorstandsmitglied, den gesamten Vorstand usw. vertraglich ohne weiteres, so haften sie nach § 31 B.G.B. auch außervertraglich. Diese Haftung des bürgerlichen Gesetzbuches ist auf alle den Vereinen gleichstehenden juristischen Personen auszudehnen (vgl. R. G. in D. J. Z. 8/223; Enneccerus, Allg. Tl., S. 251/252; R. G. Z. 68/347; 76/48).

Der Unternehmer ist auch seinen Angestellten, Piloten usw. sowohl aus dem Luftverkehrsgesetz und Vertrag, z. B. Dienstvertrag, als auch aus dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung verantwortlich. Die Frage einer Enthaltung wird aber hier praktisch kaum eine Rolle spie-

len, weil der Pilot nach den §§ 537 Nr. 7, 545 R. V. O. der Unfallversicherung unterliegt. Es kommt also nur ein versicherungsrechtlicher Anspruch — nach § 139 R. V. O. ist dieser unabdingbar! — gegen die öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger und kein Anspruch aus Luftrecht gegen den Luftfahrzeughalter nach § 898 R. V. O. in Betracht (vgl. Eger, Eisenbahn- u. verkehrsr. E., Bd. 44, S. 29; Wolff, S. 20/21; Schleicher, S. 104/105; Behrend, Dr. E., Arch. f. Luftrecht, 1932, S. 227 ff.).

Über die Frage, ob sich ev. ein Ersatzanspruch lediglich aus der R. V. O. herleitet, vgl. Tauber, Arch. f. Luftrecht, Band II, 1932, S. 94 ff.

Eine Erörterung über Haftung nach Deliktsrecht gegenüber unbeteiligten Dritten scheidet im Rahmen dieser Arbeit aus.

Vorteile bietet endlich noch die Deliktshaftung gegenüber der aus dem Luftverkehrsgesetz bei der Regelung der Verjährung der Ansprüche. Ansprüche auf Ersatz des aus unerlaubter Handlung entstandenen Schadens verjähren erst in 3 Jahren von dem Zeitpunkt an, in welchem der Verletzte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt; ohne Rücksicht auf diese Kenntnis tritt die Verjährung in 30 Jahren von der Begehung der Handlung ab ein (§ 852 Abs. 1 B. G. B.).

II. Die Beweislast.

Der Kläger muß — wie bei der Vertragshaftung — auch in den hier erörterten Fällen dem gegebenenfalls Ersatzpflichtigen ein Verschulden nachweisen. Aber gerade dieser Beweislast wird der Kläger bei den besonderen Verhältnissen der Luftfahrt im allgemeinen nicht genügen können. Dies ist einmal beim Luftgüterbeförderungsvertrag ersichtlich, bei dem das Gut in den Besitz des Luftfahrers gelangt und so jeder Kontrolle unzugänglich ist. Es wird dem Geschädigten einfach unmöglich sein, zu beweisen, wann und unter welchen Umständen usw. die Beschädigung oder Zerstörung des Gutes erfolgte, um dann Ersatzansprüche aus Vertrags- oder Deliktsrecht geltend machen zu können. Dieser Nachweis ist auch in den Fällen meist unmöglich, in denen feststeht, daß der Schaden bei dem Luftfahrzeugbetrieb erfolgte. Hier zeigen sich klar

die Vorteile der Gefährdungshaftung des Luftverkehrsgesetzes. Augenscheinlicher wird dieser „Beweisnotstand“ noch im Personenbeförderungsverkehr. Die Verletzung oder Tötung eines Fluggastes bei dem Betriebe eines Luftfahrzeuges im engeren Sinne, also beim Fliegen, wird der praktisch wichtigste Fall auch bei der Haftung aus dem Vertrag bleiben. Der Fluggast — falls er überhaupt den Unfall überlebt hat — wird zwar häufig eine Kenntnis der wesentlichen Teile und der hauptsächlichsten Funktionen eines Luftfahrzeuges besitzen, aber er wird in den weitaus meisten Fällen nicht in der Lage sein, den maschinellen Zustand des Apparates und die Richtig- und Zweckmäßigkeit während des Fluges getroffener Maßnahmen zu beurteilen. Er wird nicht über ein hinreichendes technisches Wissen verfügen und auch getroffene Maßnahmen nicht dauernd beobachten können. Er wird sich häufig mit den Erklärungen des Piloten zufrieden geben müssen, die er auch wegen des meist vollständigen Mangels sachverständiger Zeugen nicht entkräften kann.

Noch schwieriger ist der Schuldbeweis für Unterhaltsberechtigter eines getöteten Fluggastes, die einen über das Luftverkehrsgesetz hinausgehenden Schadenersatz beanspruchen. Der Beweis scheint fast unmöglich, wenn das Flugzeug abstürzte, völlig zertrümmert wurde, noch ausbrannte — ein sehr häufiger Fall — und sämtliche Beteiligte getötet wurden. Zeugen, namentlich sachverständige, werden so gut wie nie vorhanden sein und würden — als Außenstehende — in den seltensten Fällen über ein Verschulden etwas aussagen können. Das ist der Fall, der praktisch die Hauptrolle spielt.

Ob sich hier für derartig ausgeprägte Fälle und auch ganz allgemein auf Grund der Lehre des Reichsgerichts vom „Prima-facie-Beweis“ Erleichterungen ergeben können, wird nur im Einzelfall zu entscheiden sein. Die hier nach einem Geschädigten zustehende Hilfe einer „natürlichen Vermutung“ ist doppelt angreifbar. Sie ist einmal — vgl. Goldschmidt, S. 95 — „nicht erst durch den Beweis, sondern schon durch die Wahrscheinlichmachung des Gegenteils erschütterlich, sodaß die Partei dann trotzdem zum Beweise genötigt wird“. Weiter wird es aber darauf ankommen auf Grund welcher Tatsache ein Richter den

„Prima-facie-Beweis“ als vorliegend erachtet wird (vgl. Stiefel, S. 124 ff.). Die Luftfahrzeughalter werden auf tadellose Wartung, größte Sorgfalt, Start in bestem Zustande, vorzüglichen Piloten usw. hinweisen und den Vorteil der „natürlichen Vermutung“ auf Grund dieser Tatsachen dem Geschädigten absprechen wollen, während gerade dieser aus der Tatsache des Unfalles sich ernstlich auf diese mögliche Erleichterung seiner Beweislast zu stützen suchen wird.

Über Vorschläge zur Untersuchung von Luftfahrtunfällen vgl. Unruh, S. 6 ff.

Sofern der Luftfahrzeughalter nicht nachweist, daß tatsächlich der Unfall nicht durch Verschulden, sondern infolge höherer Gewalt, wie z. B. durch eine orkanartige Fallböe, die mit menschlichen Mitteln nicht zu meistern war, verursacht wurde, wird man dem Geschädigten den Vorteil des „Prima-facie-Beweises“ gewähren müssen. Insofern dürften überspitzte Ergebnisse aus der Notwendigkeit des Verschuldensnachweises eine der Billigkeit entsprechende Abschwächung erfahren.

In allen übrigen Fällen — also nicht bei den typischen Flugunglücken — wird der Verletzte seine Ansprüche im Rahmen des Luftverkehrsgesetzes leicht und gegebenenfalls auch hinreichend geltend machen können.

III. Abschnitt:

Die vertragliche Freizeichnung im deutschen Luftverkehr.

§ 7.

Der Wortlaut von Freizeichnungsklauseln in der Praxis.

In der Praxis ist es heute regelmäßig üblich, die oben dargestellte gesetzliche Haftung vertraglich durch Unterschriftsleistung oder Beförderungsbedingungen auszuschießen oder doch wesentlich zu begrenzen. Im folgenden seien einige typische — heute angewandte — Enthaf- tungsklauseln im Wortlaut wiedergegeben.

Die Junkers-Flugzeugwerk A.-G. Dessau verwendet folgende Formulierung:

„Hierdurch erkläre ich für mich und meine Rechtsnachfolger, daß ich auf Ersatzansprüche infolge eines Schadens — gleichviel aus welchem Rechtsgrunde — der sich unmittelbar oder mittelbar aus der Teilnahme am Fluge ergibt, gegenüber der Junkers-Flugzeugwerk A. G. bzw. ihren Angestellten und Erfüllungsgehilfen verziele.“

Diese Gesellschaft bringt dann noch eine zweite umfangreiche Klausel zur Anwendung, wenn es sich um nicht zugelassene Maschinen handelt. Diese umfaßt nur noch die Erklärung des Mitfliegenden, daß er die noch nicht erfolgte Zulassung der Maschine kannte. Im übrigen folgt dann wieder der oben angeführte Wortlaut, der in dieser Arbeit allein interessiert.

Die Fliegerortsgruppe Halle im deutschen Luftsport-Verband wendet folgende Fassung der Klausel an:

„Hierdurch erkläre ich für mich und meine Rechtsnachfolger, daß ich gegenüber der Flieger-Ortsgruppe Halle der Landesgruppe XIII des DLV und den von diesen beauftragten Flugleitern, Fluglehrern und Flugzeugführern auf Ersatz jeden Schadens — gleichviel aus welchem Rechtsgrunde — der sich unmittelbar oder mittelbar aus der Ausbildung zum Flugzeugführer, aus Umschulungs- und Übungsflügen, aus der Teilnahme an einem Fluge sowie bei der Vorbereitung und bei der Beendigung von Flügen und beim Transport von Flugzeugen ergibt und gleichgültig, ob der Schaden auf Verschulden zurückzuführen ist oder nicht, verziele.“

Vorstehende Erklärung ist gültig vom Tage der Unterzeichnung bzw. für die Dauer der Mitgliedschaft bei der Flieger-Ortsgruppe Halle.

Von der mir gebotenen Möglichkeit, mich gegen Unfall zu versichern durch Vermittlung der Flieger-Ortsgruppe, habe ich Kenntnis genommen.“

Auch die bedeutende „Deutsche Verkehrsfliegerschule G. m. b. H., Braunschweig, Flugplatz“, die einen durch ihren Zweck bedingten umfangreichen Flugbetrieb entfaltet, verlangt einen völligen Haftungsverzicht. Ihre Klausel lautet:

„Ich verziele für die während der Dauer unseres Vertragsverhältnisses etwa eintretenden Schadensfälle auf jeglichen Haftpflicht- und sonstigen Schadensersatzanspruch gegen die Deutsche Verkehrsfliegerschule G. m. b. H. einschließlich ihrer Zweigstellen sowie gegen alle Einzelpersonen, die bei meiner fliegerischen und/oder sonstigen dienstlichen Tätigkeit mitwirken, und gegen wen es sonst auch sei. Der Haftungsausschluß erstreckt sich auf alle Unfälle die sich im Zusammenhang mit dem Dienstbetrieb der Deutschen Verkehrsfliegerschule G. m. b. H. und/oder ihrer Zweigstellen ereignen könnten.“

Zusatz für Minderjährige:

„Ich erkläre mich in meiner Eigenschaft als Vater — Vormund — mit der obigen Verzichtserklärung einverstanden.“

Diese Klausel kehrt bei einer großen Anzahl von Gesellschaften, namentlich Flugzeugbaugesellschaften und Fliegerschulen wieder. Ist auch der Wortlaut teilweise verschieden, so ist doch immer eine Freizeichnung im gesamten Umfange von der gesetzlichen Haftung gewollt.

Beispielsweise seien noch folgende bekannte Werke angeführt, die sich in derartig weitgehendem Maße freizuzeichnen pflegen:

1. Ernst Heinkel Flugzeugwerke G.m.b.H. Warnemünde.
2. Leichtflugzeugbau Klemm G.m.b.H. Böblingen.
3. Rohrbach Metall-Flugzeugbau G.m.b.H., Berlin.
4. Focke-Wulf Flugzeugbau A.-G. Bremen-Flughafen.

Ergibt sich schon auf Grund der obigen Angaben, innerhalb deren die Klausel des deutschen Luftsport-Verbandes erhebliche praktische Bedeutung besitzt, ein Bild von der Bedeutung der Freizeichnung für das Luftrecht und für das Flugwesen, so spielt sie auch im deutschen Verkehrsflugwesen eine bedeutende Rolle.

Über die Entwicklung der Fassung der Klausel vgl. Döring, in Z. L. R., 1. Band, 1927, S. 209 ff.; 1928, S. 294.

Die „Deutsche Luft-Hansa A.-G. Berlin“, das bei weitem bedeutendste Flugverkehrsunternehmen in Deutschland, schließt Luftbeförderungsverträge nur unter Zugrundelegung ihrer allgemeinen Beförderungsbedingungen ab, in denen sich regelmäßig die Enthaftungsklausel findet. In den bis zum Februar 1933 geltenden Bedingungen war die Haftung in ganzem Umfange wegbedungen. Die Klausel hatte bis dahin folgenden Wortlaut:

Ziffer 6 der Bedingungen für den Passagierluftverkehr:

„Die Teilnahme am Fluge sowie die Mitnahme von Gepäck erfolgt der Luftverkehrsgesellschaft, ihren Angestellten, den Unternehmungen und Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedient, sowie den vorausgebenden Agenturen gegenüber auf alleinige Gefahr der Fluggäste.

Mit der Annahme des Flugscheines oder der Teilnahme am Flug verzichtet der Fluggast, insbesondere für sich und etwa in Betracht kommende andere Personen, auf den Ersatz des Schadens, der ihm mittelbar oder unmittelbar bei der Benutzung des Flugzeugs oder sonst im Zusammenhange mit der Luftreise, insbesondere im Zubringerdienste, an seiner Person, seinen Sachen oder dem abgegebenen Gepäck erwächst. Er hat auch keinen Anspruch auf Schadenersatz wegen Ausschlusses vom Fluge, Ausfall des Fluges, Verspätung oder Unterbrechung eines Fluges.“

Ziffer 9 Abs. 1 der Bedingungen für den Luftfrachtverkehr:

„Die Beförderung erfolgt der Luftverkehrsgesellschaft, ihren Angestellten, den Unternehmungen, deren sie sich zur Erfüllung

ihrer Verbindlichkeiten bedient, sowie den Agenturen gegenüber auf alleinige Gefahr der Absender oder sonstiger Berechtigter. Insbesondere besteht eine Haftung nicht für Verlust, Beschädigung oder Verspätung, die unmittelbar oder mittelbar bei der Beförderung durch das Flugzeug oder sonst im Zusammenhange mit der Luftreise, insbesondere im Zubringerdienste, eintreten. Dies gilt für alle Verrichtungen der Luftverkehrsgesellschaft, gleich, ob es sich um Fracht-, Lager- oder sonstige Verrichtungen handelt.“

Nach dem Wortlaut dieser Klausel bestand kein Zweifel, daß die Haftung aus allen Rechtsgründen im weitesten Umfange ausgeschlossen werden sollte. Allein die Frage der Haftung war innerhalb der großen europäischen Luftverkehrsgesellschaften noch keineswegs endgültig gelöst. Angesichts der verschiedenen staatlichen Regelungen, die immer im internationalen Luftverkehr Bedeutung hatten, wurde eine internationale Lösung erstrebt. Ziel war, einheitliche Rechtsverhältnisse für die internationalen Transporte zu schaffen. Nachdem im Jahre 1925 auf der Pariser Konferenz ein Entwurf hierüber ausgearbeitet worden war, der dem Eisenbahnrecht in der Haftungsfrage ähnliche Bestimmungen traf, aber von den einzelnen Ländern, darunter auch Deutschland abgelehnt wurde, wurde die Bearbeitung eines Entwurfes für internationales Luftprivatrecht einem Sachverständigenausschuß überwiesen. Dieser Ausschuß — genannt „Comité international technique d'experts juridiques aériens“ (Citéja) — überarbeitete den Pariser Entwurf und legte ihn der Warschauer Konferenz im Jahre 1929 vor. Dort wurde er einem internationalen Übereinkommen zu Grunde gelegt, Text siehe bei Wegerdt, S. 453 ff., dem sich eine Reihe von Staaten, darunter auch Deutschland, anschlossen. Das Übereinkommen bezog sich auf internationale Beförderungen. In ihm wurde erstmalig die Möglichkeit völliger Freizeichnung ausgeschlossen. Man einigte sich auf ein Prinzip der Verschuldenshaftung, setzte Haftungshöchstbeträge — jedoch keine Gesamthaftsumme — fest und kehrte die Beweislast um. Hiernach hatte ein Kläger nicht die Schuld des Luftverkehrsunternehmens zu beweisen, sondern das Unternehmen mußte seine Schuldlosigkeit nachweisen.

Welche Gründe im einzelnen zu dieser Regelung geführt haben — rechtspolitische Betrachtungen der Haftungsfragen vgl. bei Schreiber, Z. L. R., 1926, S. 32 ff. —, kann im Rahmen dieser Arbeit nicht näher untersucht werden. Wesentlicher Beweggrund hierzu waren aber die unterschiedlichen Haftungsbestimmungen der Einzelstaaten, die der

zum internationalen Verkehr drängenden Entwicklung der Lufttransporte hemmend entgegenstanden. Näheres — auch geschichtliche Entwicklung — über diese gesamten Fragen s. J. W. 1929, S. 3440 ff.; Verkehrsrr. Rdsch., 1927, S. 324 ff.; Kilkowski, S. 119 ff.; D. J. Z., 1930, S. 939 ff.; Arndt, S. 45—50; Beck, S. 223 ff. Über die Beziehungen des neuen Luftbeförderungsrechts zum internationalen Eisenbahnrecht vgl. Döring, Eisenbahn- u. verkehrsrr. E., Bd. 54, S. 89 ff.

Das Warschauer Abkommen ist deutscherseits ratifiziert worden und für Deutschland im Dezember 1933 in Kraft getreten. Siehe RGBl. I, S. 1079 — Ges. v. 15. Dez. 1933 — und RGBl. II, S. 1039 —, erstes internationales Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts.

Innerhalb der „International air traffic association“ — Jata — wurden schon vor dem deutschen Gesetz auf Grund der Warschauer Ergebnisse die Beförderungsbedingungen von den einzelnen europäischen Flugverkehrsgesellschaften ausgearbeitet (näheres hierüber siehe bei Döring, Arch. f. Luftrecht, Bd. 2, S. 1 ff.).

So kam es, daß auch seitens der Luft-Hansa die alte Klausel aufgegeben wurde und ihre jetzige Fassung nach den Warschauer Grundsätzen gewählt wurde. Hatten die internationalen Besprechungen, Abkommen, und hat neuerdings das neue deutsche Gesetz auch nur die internationalen Transporte im Auge, so führte die Luft-Hansa diese Grundsätze auch im nationalen deutschen Luftverkehr ein. Das Ergebnis ist jetzt seit dem Februar 1933 eine stark eingeschränkte Freizeichnung, die kurz dahin bestimmt werden kann, daß sie auf dem Verschuldensprinzip mit umgekehrter Beweislast beruht und eine Haftung nur bis zu gewissen Höchstsummen gestattet. Der Wortlaut dieser für den heutigen deutschen Luftverkehr ungemein wichtigen Enthaftungsklausel ist folgender:

**Allgemeine Beförderungsbedingungen für den
Luft- Personen- und Gepäckverkehr der Deutschen Luft-Hansa A.-G.:**

Artikel 18:

Allgemeines. Zeitraum, während dessen gehaftet wird.

- § 1: Wird die Beförderung durch mehrere aufeinanderfolgende Luftfahrtunternehmen ausgeführt, so ist jedes von ihnen mit der Annahme von Fluggästen oder Reisegepäck Partei des Beförderungsvertrages, soweit letzterer auf den Teil der Beförderung sich bezieht, der unter seiner Aufsicht ausgeführt wird.
- § 2: Die Haftung der Luftfahrtunternehmen erstreckt sich im Falle des Art. 19 § 1 Abs. 1 a auf die Unfälle, die sich an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen ereignen.
- § 3: Sie umfaßt im Falle des Art. 19 § 1 Abs. 1 b den Zeitraum, während dessen das Reisegepäck sich in einem Flughafen,

an einem beliebigen Ort unter der Obhut des die Beförderung ausführenden Luftfahrtunternehmens befindet. Sie umfaßt keine Beförderung zu Lande, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens. Erfolgt jedoch eine solche Beförderung bei Ausführung des Luftbeförderungsvertrages zum Zwecke der Verladung, der Umladung oder der Ablieferung, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Schaden durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht worden ist.

§ 4: Die Haftung umfaßt im Falle des Art. 19 Abs. 2 nur den Zeitraum der Luftbeförderung.

§ 5: Soweit eine Haftung in diesen Beförderungsbedingungen nicht ausdrücklich übernommen ist, ist jede Haftung der Luftfahrtunternehmen, ihrer Angestellten und derjenigen Personen und Unternehmen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedienen, sowie der Agenturen ausgeschlossen. Der Fluggast verzichtet auf eine weitergehende Haftung ausdrücklich für sich und alle Personen, die aus einem Unfall oder Schaden, der ihn, sein Reisegepäck oder die von ihm sonst mitgeführten Gegenstände betrifft, Rechte herleiten können. Dies gilt in gleicher Weise für unmittelbare und mittelbare und für alle Ansprüche, gleichviel, aus welchem Rechtsgrunde sie hergeleitet werden, und ob der Unfall oder Schaden unmittelbar oder mittelbar im Zusammenhang mit der Beförderung, insbesondere auch auf dem Wege zum oder vom Flughafen entstanden ist. Jede Annahme von Fluggästen und Reisegepäck erfolgt nur mit dieser Maßgabe.

Artikel 19:

U m f a n g d e r H a f t u n g .

§ 1: (1) Im Rahmen des Artikels 18 und innerhalb des im Art. 18 §§ 2 und 3 festgelegten Zeitraumes haben die Luftfahrtunternehmen den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, daß

- a) ein Fluggast getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird,
- b) aufgegebenes Reisegepäck zerstört wird, verloren geht oder beschädigt wird.

(2) Bei internationalen Beförderungen im Sinne des Art. 1 § 2 haben die Luftfahrtunternehmen ferner im gleichen Rahmen den Schaden zu ersetzen, der innerhalb des im Art. 18 § 4 festgelegten Zeitraumes durch Verspätung von Fluggästen oder Reisegepäck entsteht.

Die Flugpläne der Luftfahrtunternehmen enthalten mittlere Zeitangaben, für deren Einhaltung keine Gewähr übernommen werden kann. Die Unternehmen behalten sich das Recht vor selbst zu entscheiden, ob das Wetter und sonstige Bedingungen für die planmäßige Ausführung eines Fluges gegeben sind, ob insbesondere Start- und Ankunftszeiten geändert oder ob ein Start oder eine Landung zu einem bestimmten Zeitpunkt oder an einem bestimmten Ort ganz unterbleiben müssen. Sie behalten sich ferner das Recht vor, auf Zwischenlandungsplätzen in dem in den Flugplänen vorgesehenen Ausmaß einen längeren Aufenthalt vorzusehen um Anschlüsse sicherzustellen, ohne daß damit eine Gewähr für den Anschluß übernommen wird.

(3) Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn das Luftfahrtunternehmen beweist, daß es und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten. Bei der Beförderung von Reisegepäck tritt die Ersatzpflicht ferner nicht

ein wenn das Luftfahrtunternehmen beweist, daß der Schaden durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeuges entstanden ist, und daß es und seine Leute sonst alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben.

(4) Beweist das Unternehmen, daß ein eigenes Verschulden des Geschädigten den Schaden verursacht oder bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, so kann das Gericht nach Maßgabe seines heimischen Rechts entscheiden, daß das Unternehmen nicht oder nur in vermindertem Umfang zum Schadenersatz verpflichtet ist.

§ 2: (1) Bei der Beförderung von Personen haftet das Luftfahrtunternehmen jedem Fluggast gegenüber nur bis zu einem Betrag von Frs. 125 000,— (gleich RM 20 000,—), sofern nicht ein höherer Betrag besonders vereinbart ist. Kann nach dem heimischen Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in Form einer Geldrente festgesetzt werden, so darf der Kapitalwert der Rente diesen Höchstbetrag nicht übersteigen.

(2) Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck haftet das Luftfahrtunternehmen nur bis zu einem Betrage von Frs. 250,— (gleich RM 40,—) für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Fluggast bei der Aufgabe des Reisegepäcks das Interesse an der Lieferung besonders deklariert und den etwa vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat das Unternehmen bis zur Höhe des deklarierten Betrages Ersatz zu leisten, sofern es nicht beweist, daß dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Fluggastes an der Auslieferung.

(3) Die Haftung des Luftfahrtunternehmens für Gegenstände, die der Fluggast in seiner Obhut behält, ist auf einen Höchstbetrag von Frs. 5000,— (gleich RM 800,—) gegenüber jedem Fluggast beschränkt.

(4) Der Wert eines Francs im Sinne dieser Bestimmungen ist auf 65 $\frac{1}{2}$ Milligramm Gold mit 900/1000 Feingehalt festgesetzt. Er wird abgerundet gleich Rpf. 16 bestimmt.

Auch die Freizeichnungsklausel für den Luftgüterverkehr der Deutschen Luft-Hansa A.-G. umfaßt denselben Umfang der Enthftung, nur ist sie auf die speziellen Bedürfnisse des reinen Güterverkehrs zugeschnitten. Sie lehnt sich im Wortlaut weitgehendst an den der Klausel bei der Personenbeförderung an. Sie lautet:

**Allgemeine Beförderungsbedingungen
für den Luftgüterverkehr der Deutschen Luft-Hansa A.-G.:**

Artikel 19:

Allgemeines. Zeitraum, während dessen gehaftet wird.

§ 1: Wird die Beförderung durch mehrere aufeinanderfolgende Frachtführer ausgeführt, so ist jeder von ihnen mit der Annahme des Gutes Partei des Beförderungsvertrages, soweit letzterer sich auf den Teil der Beförderung bezieht, der unter seiner Aufsicht ausgeführt wird.

§ 2: Die Haftung der Frachtführer umfaßt im Falle des Art. 20 § 1 Abs. 1 den Zeitraum, während dessen die Güter sich in einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeuges oder, bei Landung außerhalb eines Flughafens, an einem beliebigen

Ort unter der Obhut des Frachtführers befindet. Sie umfaßt keine Beförderung zu Lande, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens. Erfolgt jedoch eine solche Beförderung bei Ausführung des Luftbeförderungsvertrages zum Zwecke der Verladung, der Umladung oder der Ablieferung, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, daß der Schaden durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht worden ist.

§ 3: Die Haftung umfaßt im Falle des Art. 20 § 1 Abs. 2 nur den Zeitraum der Luftbeförderung.

§ 4: Soweit eine Haftung in diesen Beförderungsbedingungen nicht ausdrücklich übernommen ist, ist jede Haftung der Frachtführer, ihren Angestellten und derjenigen Personen und Unternehmen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedienen, sowie der Agenturen ausgeschlossen. Der Absender verzichtet auf eine weitergehende Haftung ausdrücklich für sich und alle Personen, die aus einem Schaden der die Güter betrifft, Rechte herleiten können. Dies gilt in gleicher Weise für unmittelbare und mittelbare Schäden und für alle Ansprüche gleichviel, aus welchen Rechtsgründe sie hergeleitet werden, und ob der Schaden unmittelbar oder mittelbar im Zusammenhang mit der Beförderung insbesondere auch auf dem Wege zum oder vom Flughafen entstanden ist. Jede Annahme von Gütern erfolgt nur mit dieser Maßgabe.

Artikel 20:

U m f a n g u n d H a f t u n g .

§ 1: (1) Im Rahmen des Art. 19 § 1 und innerhalb des im Art. 19 § 2 festgelegten Zeitraumes haben die Frachtführer den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gütern entsteht.

(2) Bei internationalen Beförderungen im Sinne des Art. 1 § 2 haben die Frachtführer ferner im gleichen Rahmen den Schaden zu ersetzen, der innerhalb des im Art. 19 § 3 festgelegten Zeitraumes durch Verspätung von Gütern entsteht. Die Flugpläne der Luftfahrtunternehmen enthalten mittlere Zeitangaben, für deren Einhaltung keine Gewähr übernommen werden kann. Die Frachtführer behalten sich das Recht vor, selbst zu entscheiden, ob Wetter und sonstige Bedingungen für die planmäßige Ausführung eines Fluges gegeben sind, ob insbesondere Start- und Ankunftszeiten geändert oder ob ein Start oder eine Landung zu einem bestimmten Zeitpunkt oder an einem bestimmten Ort ganz unterbleiben müssen. Sie behalten sich ferner das Recht vor, auf Zwischenlandungsplätzen in dem in den Flugplänen vorgesehenen Ausmaße einen längeren Aufenthalt vorzusehen, um Anschlüsse sicher zu stellen, ohne daß damit eine Gewähr für den Anschluß übernommen wird.

(3) Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Frachtführer beweist, daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten. Die Ersatzpflicht tritt ferner nicht ein, wenn er beweist, daß der Schaden durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeugs entstanden ist, und daß er und seine Leute sonst alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben.

(4) Beweist der Frachtführer, daß ein eigenes Verschulden des Geschädigten den Schaden verursacht oder bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, so kann das Gericht nach Maßgabe seines heimischen Rechtes entscheiden, daß der Fracht-

führer nicht oder nur in vermindertem Umfang zum Schadenersatz verpflichtet ist.

§ 2: (1) Die Frachtführer haften bis zu einem Betrage von Frs. 250,— (gleich RM 40,—) für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stückes das Interesse an der Lieferung besonders deklariert und den etwa vereinbarten Zuschlag entrichtet hat.

(2) In diesem Falle hat der Frachtführer bis zur Höhe des deklarierten Betrages Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß dieser höher ist, als das tatsächliche Interesse des Absenders an der Lieferung.

(3) Der Wert eines Francs im Sinne dieser Bestimmungen ist auf $65\frac{1}{2}$ Milligramm Gold mit 900/1000 Feingehalt festgesetzt. Er wird abgerundet gleich Rpf. 16 bestimmt.“

Derselben — fast wörtlichen — Beförderungsbedingungen mit dieser Freizeichnungsklausel bedienen sich — wie alle der „International air traffic association“ angeschlossenen Luftverkehrsgesellschaften — die „Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H.“ in Friedrichshafen am Bodensee, die „Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft m.b.H.“ und die „Deutsche Verkehrsflug A.-G.“ in Fürth in Bayern.

Zu bemerken ist für die in der Praxis angewandte Form der Enthftung, daß die Luftverkehrsgesellschaften auf ihre bekanntgemachten und ausgehängten Beförderungsbedingungen Bezug nehmen, während Vereine, Verbände und Flugzeugwerke, desgleichen die Fliegerschulen, eine schriftliche Verzichtserklärung des Mitfliegenden verlangen. Letztere fordern bei Minderjährigen auch noch die Einwilligung des gesetzlichen Vertreters. (Einzelheiten s. S. 101 ff.) Als Ausgleich für den Haftungsaus-schluß ist zu Gunsten der Beförderten meist eine Versicherung abgeschlossen worden. Die Deutsche Luft-Hansa A.-G. versichert ihre Fluggäste — also nicht Waren im Frachtverkehr — bei der Allianz und Stuttgarter Verein Versicherungsaktiengesellschaft gegen Schäden, sofern die Fluggäste den tarifmäßigen Flugpreis voll bezahlt haben. Die Höhe des Ersatzes geht bis 25 000 RM Kapitalzahlung, bis 25 RM Tagegeld und bis 1000 RM Kurkosten. Diese Sätze sind natürlich Höchstsummen und setzen bei einer Kapitalzahlung Tod oder vollständige Invalidität voraus. Sonst bleiben diese Beträge hinter den Höchstsätzen — teilweise recht erheblich — zurück. Für Verlust eines Armes oder einer Hand werden 60 %, eines Beines 50 %, eines Fingers 5 % und z. B. bei gänzlichem Verlust eines

Auges 30 % des Höchstbetrages als Ersatz geleistet. Über Einzelheiten vergleiche die Versicherungsbedingungen der genannten Versicherungsgesellschaft. Auch z. B. Flugzeugwerke versichern unentgeltlich Mitfliegende meistens ohne weiteres, ebenso Fliegerschulen ihre Schüler. Andernfalls wird meist dem Fluggast hierzu Gelegenheit auf eigene Kosten gegeben.

Wie schon die Flugzeugwerke, Luftverkehrsgesellschaften usw., so pflegen auch die privaten Luftfahrzeughalter gegenüber Mitfliegenden im allgemeinen ihre Haftung völlig auszuschließen.

Diese Angaben beruhen — soweit sie nicht allgemein, wie z. B. Beförderungsbedingungen, zugänglich sind — auf persönlichen Mitteilungen der Flugzeugwerke, Luftverkehrsunternehmen und Versicherungsgesellschaften.

Die ungeheure praktische Bedeutung der Freizeichnung für die Allgemeinheit, d. h. das fliegende Publikum, wird durch folgende Zahlenangaben, die den N. f. L., Nr. 42, Jhrgng. 1933, S. 348—350 entnommen sind, bewiesen.

Im planmäßigen Fluglinienverkehr — „Deutsche Luft-Hansa A.-G.“; „Deutsche Verkehrsflug A.-G.“; „Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft m. b. H.“ — wurden im Jahre 1932 98 489 Fluggäste und 2 118,670 Tonnen Fracht, nebst 384,200 Tonnen Post, befördert.

Daneben hat aber die Freizeichnung im gewerbsmäßigen Personen- und Frachtverkehr durch deutsche Luftfahrtunternehmer außerhalb des Fluglinienverkehrs ebensolche Bedeutung. Hier wurden bei Rundflügen und Flügen anderer Art, also in der Hauptsache bei Flügen mit verschiedenem Abflug und Landeplatz, im Jahre 1932 insgesamt über 100 000 Personen und fast 225 Tonnen Fracht befördert (s. N. f. L., 1933, Nr. 42, S. 350). Bei diesem nicht auf planmäßigen Fluglinien betriebenen Verkehr, spielt in besonders hohem Maße die totale Freizeichnungsklausel eine Rolle. Aus dieser Gegenüberstellung ergibt sich also, daß die völlige Freizeichnung kaum weniger Verwendung findet als die eingeschränkte Klausel, derer sich die der „International air traffic association“ angeschlossenen Flugverkehrsgesellschaften bedienen. Es würde daher nur eine Teillösung der Frage gewonnen werden, wenn nur diese beschränkte Freizeichnung Gegenstand einer Untersuchung sein würde.

Aber auch ein Blick auf dieses zweite Hauptgebiet vertraglicher Freizeichnung im deutschen Luftverkehr genügt nicht, um das Problem in seiner Bedeutung voll zu beleuchten. Es ist hier das gesamte Sportflugwesen — Motor-, Segel- und Ballonfliegerei — zu beachten, innerhalb dessen heute die totale Freizeichnung eine Selbstverständlichkeit darstellt. Bei Beachtung der wirtschaftlichen Seite dieser Frage im Sportflugwesen ist das auch erklärlich.

§ 8.

Zulässigkeit der Freizeichnung und Enthaffung von vorsätzlichem Handeln.

In der amtlichen Begründung zu den §§ 15 und 16 des zweiten Entwurfes zum Luftverkehrsgesetz — s. R. T. Drucks. 1920/21, Nr. 2504, S. 2474 — heißt es, „daß das Recht des Halters, seine Haftung in den zulässigen Grenzen zu beschränken, nicht berührt werde“. Wenn auch diese Begründung nicht allein maßgebend sein kann, denn sie stellt sich lediglich als Äußerung einer Ansicht dar und ist nicht Gesetz geworden, so zeigt sie doch in gewissem Maße, in welcher Richtung eine Untersuchung einsetzen kann. Welches sind nun diese zulässigen Grenzen? Im Luftverkehrsgesetz selbst finden sich keinerlei Bestimmungen, die irgendwie eine Unzulässigkeit besonderer Abmachungen über die Frage der Haftung erkennen lassen. Es ist daher zunächst auf die rechtliche Natur der Haftungsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes (§§ 19—30) zurückzugehen. Sie lassen sich nicht als öffentliches Recht, sondern als Privatrecht bestimmen. § 30 spricht auch von „bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten“, in denen auf Grund des Luftverkehrsgesetzes ein Anspruch geltend gemacht wird. Mit der Feststellung der privatrechtlichen Natur dieser Vorschriften ergibt sich der Schluß, daß auf die Beurteilung von Enthaffungsverträgen mit Fluggästen oder Warenversendern die im bürgerlichen Recht, insbesondere dem Schuldrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches geltenden Bestimmungen Anwendung finden. Hierbei ist grundsätzlich von der im gesamten bürgerlichen Recht herrschenden Vertragsfreiheit auszugehen, d. h. die Parteien können den Inhalt der abzuschließenden Verträge

frei bestimmen, soweit sie nicht gegen zwingende Vorschriften (§ 276 Abs. 2 B.G.B.) und grundlegende gesetzliche Mindestanforderungen an den Inhalt von Verträgen (§ 138 B.G.B.) verstoßen.

Ein vereinbarter Haftungsverzicht ist juristisch als Erlaß künftiger Ansprüche gemäß § 397 B.G.B. zu werten. Der Erlaßvertrag bringt im Moment der Entstehung der Forderung diese zum Erlöschen (so Enneccerus, Schuldrecht, S. 227). Der Grundsatz, daß ein Recht, welches Vertragsgegenstand ist, schon zur Zeit des Vertragschlusses vorhanden sein müsse, besteht im bürgerlichen Recht nicht.

Als zwingende Vorschrift kommt zunächst der § 276 Abs. 2 B.G.B. in Frage, nach dem einem Schuldner die Haftung wegen Vorsatzes nicht im voraus erlassen werden kann. Dies gilt in gleicher Weise bei natürlichen und juristischen Personen, bei einer Haftung aus Vertragsverletzung und bei einer solchen aus unerlaubter Handlung. Es ist dies ein im gesamten Privatrecht geltender Grundsatz. Diese Vorschrift ist als gesetzliches Verbot im Sinne von § 134 B.G.B. aufzufassen, sodaß also ein Rechtsgeschäft, hier ein Enthaltungsvertrag, insoweit nichtig ist. Zu beachten bleibt aber, daß dieses Verbot sich nur auf den Schuldner selbst bezieht. Es fallen also nicht hierunter dessen Erfüllungsgehilfen, die gerade im Flugwesen eine erhebliche Rolle spielen. Zu Zweifeln hinsichtlich des Umfanges des Personenkreises könnte Anlaß gegeben sein bei den juristischen Personen, wie z. B. den Flugverkehrsgesellschaften usw. Aus § 26 B.G.B. in Verbindung mit dem hier subsidiär geltenden § 31 B.G.B., der allerdings nur die außervertragliche Haftung des Vereins regelt, ergibt sich aber mit hinreichender Klarheit, daß bei juristischen Personen nur der Vorstand, ein Vorstandsmitglied und verfassungsmäßig berufene Vertreter der Regelung des § 276 Abs. 2 B.G.B. unterstehen. Handeln diese Personen vorsätzlich, dann hat das als Handlung des Vereins selbst zu gelten. Es müssen also leitende Angestellte, Prokuristen usw., selbst wenn sie einen bedeutenden Aufgabenkreis versehen, im Rahmen des § 276 Abs. 2 B.G.B. ausscheiden. Eine analoge Anwendung dieser Vorschrift

auf diese Personen scheint nur in besonderen Fällen geboten, vgl. S. 87 ff.

Dem Anschluß der Haftung für Vorsatz muß der Fall gleichstehen, daß zwar mit gewissen Summen und innerhalb gewisser Grenzen gehaftet wird, aber diese doch so gering und eng sind, daß sie sich praktisch als Haftungsausschluß auswirken (ebenso Haidn, S. 21). Gleichgültig ist es im Rahmen des § 276 Abs. 2 B.G.B. ferner, ob es sich bei dem grundsätzlichen Verbot der Enthaftung für vorsätzliches Tun im voraus um einen Monopolunternehmer handelt oder nicht. Jeder Schuldner unterliegt dieser Vorschrift, soweit es sich um eigenes Verschulden handelt.

§ 9.

Kritische Betrachtung der bisherigen auf § 138 B. G. B. gegründeten Lösungen.

Bietet die Frage einer Freizeichnung von eigenem Vorsatz infolge der klaren gesetzlichen Regelung keine Schwierigkeiten, so ergeben sich diese aber da, wo es sich um eine Enthaftung von eigener Fahrlässigkeit des Schuldners jeden Grades und von Vorsatz und Fahrlässigkeit der Erfüllungsgehilfen handelt. Diese Fragen tauchen in erster Linie bei den Freizeichnungsklauseln auf (s. S. 39—41), die einen völligen Haftungsausschluß anstreben, bei denen der Schuldner, wie Eger, Verkehrsr. E., Bd. 44, S. 26 es ausdrückt, seine Haftung nicht nur innerhalb gewisser Grenzen beschränken, sondern „ihrer gänzlich ledig werden“ will. Diese totalen Freizeichnungsklauseln stehen dann der vom Gesetzgeber getroffenen Regelung derartig gegenüber, daß sich — ihre unumschränkte Gültigkeit vorausgesetzt — die wirkliche Sachlage als Umkehrung der sich aus dem Gesetz ergebenden Folgerungen darstellen würde. Damit ergibt sich die Notwendigkeit zu untersuchen, ob im Rahmen der geltenden Rechtsordnung so weitgehende Freizeichnungen im Recht des deutschen Flugverkehrs möglich sind, oder ob es dennoch Schranken gibt, über die hinaus vom Recht einer Enthaftung die Gültigkeit versagt wird.

Als derartige Grenze kommt zunächst der § 138 B.G.B. in Frage, in dessen Absatz 1 bestimmt wird, daß Rechts-

geschäfte, die gegen die guten Sitten verstoßen, nichtig seien.

Es liegt bei einer Untersuchung aus diesem rechtlichen Gesichtspunkte nahe, an die bekannte, sich auf diesen Begriff gründende Rechtsprechung des Reichsgerichts über die Freizeichnungsklauseln im Speditionsgewerbe usw. bei Monopolunternehmern anzuknüpfen. In der Tat beschäftigen sich alle, bisher die Freizeichnung im Luftfahrtwesen betreffenden Arbeiten mit diesem Problem und suchen eine der heutigen Rechtsauffassung gerecht werdende Lösung lediglich mit Hilfe der vom höchsten deutschen Gericht in einer ganz bestimmten Richtung aufgestellten Grundsätze. Die Ergebnisse sämtlicher, noch anzuführender und zu besprechender Arbeiten lassen daher auch eine Abstellung auf die einzigartigen und typischen Eigenarten des Luftfahrtwesens völlig vermissen.

Ausgangspunkt der Untersuchungen ist der im geltenden Recht und der augenblicklichen Wirtschaftsordnung herrschende Grundsatz der Konkurrenz- und Vertragsfreiheit (so Nipperdey, J. W. 1931, S. 3085 unten). Man nimmt an, daß, abgesehen von § 276 Abs. 2 B. G. B., grundsätzlich durch Verträge eine Haftung des Schuldners und seiner Erfüllungsgehilfen für jedes Verschulden im voraus erlassen werden kann. Von dieser Grundlage aus werden dann eventuell vorhandene Grenzen gesucht, die ausschließlich im § 138 B. G. B. gesehen werden. Es wird hier an die Rechtsprechung des Reichsgerichts — so z. B. R. G. Z. 20/116; 62/264; 99/107; 102/396; 103/82; 106/386; 115/218; R. G. in J. W. 1931, S. 2719 und 3085 — angeknüpft und lediglich — ohne nach weiteren Schranken zu suchen — gefragt, ob die Luftfahrtunternehmer eine Monopolstellung einnehmen und ob dann gegebenenfalls die vom Reichsgericht entwickelten Einschränkungen einer völligen Freizeichnung angewendet werden können. Es wird geprüft, ob die Luftverkehrsunternehmen der Allgemeinheit gegenüber eine derartige Monopolstellung einnehmen, daß der allgemeine Verkehr zur Inanspruchnahme dieser Unternehmer gezwungen ist und diese dann dem Verkehr — bei Berücksichtigung des Rechtes einer gewissen Ausnützung der wirtschaftlichen Überlegenheit — unerträgliche Bedingungen aufzuzwingen suchen, die nach

Zweck und Inhalt dem ethischen Empfinden des Volkes in hohem Maße widersprechen und daher — bei besonderer Berücksichtigung der Interessen beider Teile — im Rahmen der geltenden Rechtsordnung Anerkennung nicht finden können.

So gestehen zwar Eger, Eisenbahn- u. verkehrsr. E., Bd. 44, S. 25 ff.; Müller, Eisenbahn- u. verkehrsr. E., Bd. 41, S. 16; Tauber, J.W. 1921, S. 666; Tauber, J.W. 1927, S. 162 ff.; Bredow-Müller, S. 234 (Anm. zu § 19 II a 1); Wolff, S. 22 ff., insbesondere S. 30—32; Kickstat, S. 113; Busse, S. 10 ff.; Kilkowski, S. 73; Mundt, S. 52; Haidn, S. 38; Schreiber, Z. L. R., Bd. 1, 1926, S. 36; Döring, Z. L. R., Bd. 1, S. 211; Urteil des Landgerichts I Berlin vom 14. VI. 27, abgedruckt in Z. L. R., Bd. 1, S. 298/299 und die bei Roer S. 84 angeführten Urteile die Möglichkeit einer Einschränkung der Freizeichnung auch zu, kommen aber alle, da sie das Vorliegen eines Monopols der Luftverkehrsunternehmen und der übrigen vom Reichsgericht geforderten tatsächlichen Umstände verneinen, zu dem Schluß, daß eine völlige Freizeichnung der Schuldner im voraus bei dem heutigen Stande des Luftverkehrs nicht gegen die guten Sitten verstoße. Sie lassen also eine Freizeichnung z. B. bei Werks- und Sportflügen, bei denen die Frage eines Monopols niemals auftauchen kann, ohne weiteres in vollem Umfange zu und lassen vom gleichen Standpunkte aus eine Enthaltung aus allen Rechtsgründen — Luftverkehrsgesetz, Bürgerliches Gesetzbuch mit Haftung aus Vertrag und unerlaubter Handlung — bei den Luftverkehrsunternehmen gelten.

Eine zusammenfassende Stellungnahme siehe bei Eger, in „Die Wirtschaft und das Recht“, 1928, S. 730 ff. Eger vertritt hier ohne Einschränkung den Standpunkt, daß eine vollkommene Freizeichnung aus allen Haftungsgründen rechtlich möglich sei.

Die angeführten Autoren glauben insbesondere eine feststehende Stütze ihrer Ansicht in der Entscheidung des Reichsgerichts aus dem Jahre 1927 (R. G. Z. 117/102 ff.; auch J.W. 1927, S. 2211) zu finden. Es handelte sich um den Absturz eines Verkehrsflugzeuges im Jahre 1925, bei dem ein Fluggast getötet wurde. Das Reichsgericht hat den Rechtsstreit nicht endgültig entschieden, sondern zur

Klärung der Frage des tatsächlich erfolgten Umfanges der Haftungsausschließung — Problem, ob Haftung aus L. V. G. und B. G. B. wirksam wegbedungen wurde — die Sache in die Vorinstanz zurückverwiesen. Es hat seine vermutliche Entscheidung dahin erkennen lassen, daß grundsätzlich — abgesehen von § 276 Abs. II B. G. B. — die totale Freizeichnung bei den Verhältnissen der Luftfahrt im Jahre 1925 möglich gewesen sei. In diesem Sinne wird auch diese Entscheidung von den Vertretern der Ansicht der Möglichkeit totaler Freizeichnung verwertet.

Das Reichsgericht hat betont, daß bei der Beurteilung der Frage, ob seine für Monopolunternehmungen entwickelten Grundsätze auf den zur Entscheidung stehenden Fall zutreffen, lediglich die Verhältnisse des Jahres 1925 entscheidend seien und ist auf dieser Grundlage zur Verneinung der Frage des Vorliegens eines Monopols gekommen. Es hat aber weiter bemerkenswerter Weise eine besonders eingehende Prüfung des Umstandes gefordert, ob auch wirklich mit hinreichender Deutlichkeit die Haftung des Halters und des Führers des Luftfahrzeuges — und zwar auch bei grobem Verschulden — ausgeschlossen worden sei.

Ohne dieses Urteil zu weitgehend auslegen zu wollen, ist doch ersichtlich, daß das Reichsgericht sich einmal für die Beurteilung späterer Verhältnisse völlig freie Hand gelassen hat und daß es weiter in eine sehr genaue Prüfung eintritt, wenn es sich um den Ausschluß vom Verschulden — hier dem groben — des Halters und — was sehr interessant ist und bisher noch nicht beachtet wurde — des Flugzeugführers handelt. Es sei hier lediglich festgestellt, daß das Reichsgericht der Frage des Haftungsausschlusses bei Halter und Führer hinsichtlich deren Verschuldung eine besondere Beachtung entgegengebracht hat.

Die gegenteilige Meinung, daß also in der Luftfahrt ein Haftungsausschluß gegen die guten Sitten verstoßen kann und dann nichtig sei, wird vertreten von Roer, S. 89 ff. Roer will die im Speditionsrecht usw. geltende reichsgerichtlichen Grundsätze auch auf den Flugverkehr Anwendung finden lassen, da er eine Monopolstellung der Deutschen Luft-Hansa A. G. und einen Zwang der Allgemeinheit, in bestimmten Fällen den Luftweg zu benutzen, an-

nimmt. Er gelangt somit folgerichtig zu den bekannten Einschränkungen, daß eine Freizeichnung für eigenes Verschulden jeden Grades der Unternehmer selbst und ihrer leitenden Angestellten gegen die guten Sitten verstoße.

Roer, S. 93/94 stützt seine Ansicht insbesondere noch mit einem Hinweis auf das Eisenbahnrecht, wo ja eine Freizeichnung nach § 5 des Reichshaftpflichtgesetzes und nach § 471 H. G. B. gesetzlich verboten ist. Er verweist weiter auf die Begründung des zweiten amtlichen Entwurfes zum Luftverkehrsgesetz, wo es — siehe R. T. Drucks. 1920/21, Nr. 2504, S. 2474 — heißt: „Wenn sich die Luftfahrt in den allgemeinen Verkehr hineinstellt, dann müssen, ebenso wie im Eisenbahnverkehr, auch diejenigen gegen die besonderen Gefahren des Luftverkehrs geschützt werden, die sich des Luftfahrzeuges bedienen. Der Gesichtspunkt, daß sie die Gefahr freiwillig übernehmen, muß hinter der Erwägung zurücktreten, daß solche Gefährübernahme die im Interesse der Allgemeinheit liegende Entwicklung des neuen Verkehrsmittels fördert.“ Roer schließt aus dieser Stelle, daß man — obwohl die Notwendigkeit erkannt war — die Allgemeinheit durch Nichtaufnahme eines Freizeichnungsverbots nicht hinreichend geschützt habe. Für das Luftverkehrsrecht gelte doch praktisch der Satz: „Für Passagiere und Güterversender besteht eine Haftpflicht des Luftfahrzeughalters nicht.“

Von diesen Erwägungen über den Zweck des Luftverkehrsgesetzes geht auch ein Urteil des Amtsgerichts IV in Emden vom 10. März 1926 — abgedruckt in Z. L. R., Bd. 1, 1926, S. 55 ff. und Eisenbahn- u. verkehrsr. E., Bd. 44, S. 237 ff. — aus (Besprechung des Urteils bei Eger, Eisenbahn- u. verkehrsr. E., Bd. 44, S. 25 ff.). Es handelte sich um einen Unfall bei dem Betriebe eines Luftfahrzeuges im Jahre 1925 auf der Insel Borkum. Ein Badegast hatte an einem Rundflug teilgenommen und wurde bei der Wässerung des Flugzeuges durch Aufschlagen auf einen Gegenstand in der Kabine verletzt. Seiner Schadenersatzforderung wurde der Einwand des Haftungsverzichts entgegengehalten. Das Amtsgericht gab der Klage hauptsächlich aus der Erwägung heraus statt, daß die totale Freizeichnung gegen die guten Sitten verstoße. Sinn und Zweck des Luftverkehrsgesetzes — namentlich bei Berücksichtigung sei-

ner §§ 19 (Gefährdungshaftung) und 29 (Zwang zur Haftpflichtversicherung) — verbieten eine völlige Freizeichnung. Dieses Urteil ist dann in der zweiten Instanz (s. Z. L. R., Bd. 1, S. 222 ff.) zur Aufhebung gelangt. Das Landgericht Aurich verneinte eine Monopolstellung des Luftfahrtunternehmers; eine bei dem Rundflug eines Badegastes zutreffende Entscheidung.

Eine Darstellung und Untersuchung der Freizeichnungsfrage, allerdings ohne Stellungnahme, im Rahmen der bisher aufgeworfenen Probleme siehe bei Röder, Verkehrs-r. Rdschau, Bd. 6, S. 324 ff.; vgl. auch Arndt, S. 5 und 33; Gottscho, S. 29.

Prüft man nun kritisch die bisher vertretenen Ansichten, so muß man zu dem Ergebnis kommen, daß die gefundenen Lösungen — das Urteil des Amtsgerichts in Emden sei noch nicht in Betracht gezogen — für die Allgemeinheit in höchstem Maße unbefriedigend sind. Auf der einen Seite stellt der Gesetzgeber Haftungsnormen auf, die sich hinsichtlich ihrer Schärfe als schwerste Haftung neben § 833 B. G. B. (Tierhalterhaftung) stellen. Auf der anderen Seite dagegen wird für die heutige Praxis den Freizeichnungen auf Grund der Vertragsfreiheit das gesamte Gebiet der Haftung im Luftrecht eröffnet.

Wenn die S. 52 angeführten Autoren, glauben, das Enthaftungsproblem auch nur einigermaßen zufriedenstellend und gerecht so lösen zu können, daß sie Einschränkungen der Freizeichnung bei Monopolunternehmern vornehmen wollen, dann ist ihre Entscheidung doppelt anfechtbar. Sie verlangen zunächst eine Monopolstellung des Luftfahrtunternehmers und kommen gleichzeitig zu dem Ergebnis, daß eine solche noch nicht vorliege. Ihre Haftungsbeschränkungen in dieser Hinsicht haben also keinen praktischen, sondern lediglich theoretischen Wert. Dann aber verkennen die Vertreter dieser Anschauung, daß den Bedürfnissen der Mehrzahl der mit einem Luftfahrzeug beförderten Personen nicht gedient ist, wenn man angeblich erträgliche Haftungsverhältnisse nur bei eventuellen Monopolunternehmen zu schaffen sucht. Sie scheinen sich die in der Luftfahrt tatsächlich herrschenden Verhältnisse nicht vor Augen geführt zu haben, daß neben dem planmäßigen Fluglinienverkehr, bei dem sich doch heute nur ein Monopol ergeben könnte, der Werks- und Rundflugverkehr, ganz abgesehen von dem äußerst wichtigen und

zahlenmäßig kaum zu erfassenden Sportflugwesen, eine, wie es die Zahlenangaben S. 47 beweisen, ebenso große Bedeutung hat. Hier wird die Frage eines Monopols nie Bedeutung erlangen, denn das Gesamtbild ergibt sich erst aus der Summe einer großen Zahl von Betrieben. Aber die zu schützenden Interessen und Güter sind genau dieselben wie bei dem Fluglinienverkehr.

Angesichts der Gefährlichkeit des Fliegens — eine nicht wegzuleugnende Tatsache —, das in dieser Hinsicht mit den übrigen Beförderungsmitteln der gesamten Verkehrswirtschaft gar nicht zu vergleichen ist, und angesichts der ebenso strengen gesetzlichen Haftungsbestimmungen, ist es unmöglich und wird niemals einem gesunden Rechtsempfinden entsprechen können, daß heute eine Freizeichnung im Luftrecht dann Gültigkeit haben soll, wenn z. B. Fluggäste durch gröbste Fahrlässigkeit eines Unternehmers oder auch eines Piloten, die vielleicht skrupellos ein in denkbar schlechtestem maschinellen Zustand befindliches Flugzeug benutzten, getötet oder schwer verletzt werden. Wenn dieser Fall auch hoffentlich kaum eintreten wird, so muß doch immerhin bei der Mannigfaltigkeit der Erscheinungen des Lebens seine Möglichkeit in den Kreis der Erwägungen gezogen werden.

Vom Umfang des heutigen Flugbetriebes im Fluglinien-, Rund-, Werks- und Sportflugverkehr ausgehend, kann auch die von Roer vertretene Ansicht, der nur bei dem angeblichen Monopolunternehmen, der Deutschen Luft-Hansa A.-G., die bekannten Begrenzungen einer Freizeichnung vornehmen will, nicht befriedigen. Roer ergreift hiermit nur einen größeren Abschnitt des Luftfahrtwesens und gelangt so lediglich zu einer Teillösung. Seine Entscheidung ist auch insoweit nicht ganz bedenkenfrei, als er nicht geprüft hat, ob nicht wenigstens ein Teil der gewollten Freizeichnung gültig sei. Mit der einfachen Nichtigerklärung kann den auch zu berücksichtigenden und zu fördernden Interessen der Luftfahrt in keiner Weise gedient sein.

Auch in dem Urteil des Amtsgerichts in Emden dürfen die Belange der sich entwickelnden Luftfahrt nicht gewahrt sein. Man wird die Freizeichnungsklausel nicht einfach für nichtig erklären können, ohne wenigstens den

Versuch einer beiden Teilen gerecht werdenden Grenzziehung beim Enthaftungsproblem zu unternehmen. Aber das mag damals nicht Aufgabe des Gerichts gewesen sein.

Beachtet man neben diesen allgemeinen Erwägungen weiter die juristische Behandlung des Problems, dann fordert auch diese zur Kritik heraus. Fast alle S. 52 angeführten Autoren gehen von der Annahme aus, daß eine Freizeichnung aus allen Rechtsgründen — Luftverkehrsgesetz, bürgerliches Recht mit Haftung aus Vertrag und unerlaubter Handlung — grundsätzlich möglich sei. Sie treten im Rahmen ihres Aufsatzes oder bei der gelegentlichen Behandlung der Enthaftungsfrage garnicht in eine Untersuchung darüber ein, ob die einzelnen betreffenden gesetzlichen Bestimmungen wirklich nachgiebiges Recht sind und damit im Wege der vertraglichen Vereinbarung mit ihren Folgen ausgeschlossen werden können.

Für die Haftung aus Vertrag und Delikt dürfte sich allerdings eine solche Untersuchung erübrigen. Diese Fragen sind einmal seit langem im Schrifttum hinreichend geklärt und auch das Reichsgericht steht auf dem Standpunkt, der auch klar aus seiner Rechtsprechung über die Grenzen von Freizeichnungen bei Monopolen ersichtlich ist, daß eine Haftung aus den genannten Rechtsgründen im voraus ausgeschlossen werden könne.

Insoweit scheinen die sehr umfangreichen Erörterungen von Wolff, S. 26 ff. und Haidn, S. 18 ff. überflüssig, zumal sie im wesentlichen nicht auf den Luftverkehr abgestellt, sondern ganz allgemein gehalten sind.

Einer Untersuchung hätte aber die Frage bedurft, ob im gleichen Maße die Haftung aus dem Luftverkehrsgesetz grundsätzlich ausgeschlossen werden dürfe. Lediglich Wolff, S. 22 ff. und Haidn, S. 28 ff. beschäftigen sich mit diesem Punkte. Ihre Stellungnahme im einzelnen wird noch an geeigneter Stelle behandelt werden. Sie kommen beide zu dem Schluß — wie übrigens auch das Reichsgericht —, daß eine Freizeichnung von Haftungsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes möglich sei.

Die Erörterungen aller bisher Genannten lassen es aber mit diesen Untersuchungen bewenden. Sie glauben das Problem erschöpfend behandelt zu haben, wenn sie diese Frage berührt und vielleicht noch einen kurzen Blick,

der aber zu keinen Folgerungen führt, auf andere Verkehrsgesetze geworfen haben. Gerade hier dürfte das eigentliche und untersuchungswerte Gebiet erst anfangen. Bei einer Bearbeitung der Freizeichnungsfragen aus dem Gesichtspunkte des § 138 B. G. B. hätte nicht entgehen dürfen, daß bei Rechtsgeschäften, insbesondere Freizeichnungen, der Verstoß gegen die guten Sitten, gegen das Anstandsgefühl der billig und gerecht Denkenden und damit die Nichtigkeit, sich nicht nur aus einer Monopolstellung, sondern auch aus dem Zweck der Gesetze, der Art der Verrichtungen und den gesamten Umständen des Einzelfalles — letztere sind in weitestem Umfange heranzuziehen — ergeben kann. Es hätte geprüft werden müssen, ob nicht in dem weiten Rahmen zwischen schärfster Haftungsform in der geltenden Rechtsordnung und völligem Haftungsausschluß sich eine Grundlage, eine Art Mittellinie für die Interessen beider Teile finden läßt, die als gerechtes Ergebnis vertreten werden kann und die namentlich — das sei angesichts der bisher lediglich vorhandenen Teillösungen besonders betont — Geltung für das gesamte Luftfahrtwesen, also einschließlich Werk-, Sportluftfahrt usw., besitzt. Andere vorhandene Gesetze, wie z. B. das Reichshaftpflichtgesetz, die Haftungsregelungen für die Eisenbahnen im Handelsgesetzbuch usw., hätten hier wertvolle Anregungen geben können.

Aber auch ein Blick auf das ausländische Recht hätte gezeigt, daß die Beurteilung der Frage der Haftung noch durchaus nicht einheitlich geregelt ist, sondern daß gerade hier das Rechtsempfinden die unterschiedlichsten Lösungen gefunden hat. Auch auf diesem Wege hätte man zu dem Schluß kommen müssen, daß die Probleme über die Freizeichnung im Luftverkehr nicht durch einfache Bejahung der Gültigkeit uneingeschränkter vertraglicher Vereinbarungen gelöst werden können.

Daß man selbst in den maßgebenden Kreisen der Luftschiffahrt die bisherigen Lösungen als unbefriedigend ansah, beweisen die Bestrebungen hinsichtlich der Schaffung eines einheitlichen internationalen Luftrechts, die sich aus den unterschiedlichen einzelstaatlichen Regelungen für den internationalen Verkehr ergaben (s. hierzu, insbesondere auch über die allgemeine Entwicklung, Schreiber in

„Weltwirtschaftliches Archiv“, 1927, Heft 1, S. 199 ff., 206 ff.). Die hier bisher erzielten Ergebnisse beziehen sich — darauf sei besonders hingewiesen — nur auf die internationalen Transporte, also „sachlich auf ein bescheidenes Gebiet“, wie Kohnstamm, J. W. 1930, S. 1918 sagt.

Es ist interessant und spricht für die Berechtigung von Untersuchungen über Einschränkungen der totalen Freizeichnungen im deutschen Luftrecht, daß man es richtig gefunden hat, die völlige Enthaltung zu vermeiden (vgl. S. 41/42, das dort angegebene Schrifttum und ferner Busse, J. W. 1930, S. 1914 ff.). Weiter ist es ein wichtiger Schritt vorwärts im nationalen Luftrecht, daß diese Grundsätze auch von den größten deutschen der „Iata“ (International air traffic association) angeschlossenen Fluglinienverkehr betreibenden Unternehmungen — Deutsche Luft-Hansa A.-G.; Deutsche Verkehrsflug A.-G.; Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft m. b. H. und Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H. — für den innerdeutschen Luftverkehr eingeführt wurden. Damit ist wenigstens für ein größeres Teilgebiet eine — wenn auch nur geringe — Haftung als unentbehrlich anerkannt und dem unverkennbaren Bestreben des deutschen Gesetzgebers, den Fluggast und Warenversender zu schützen, etwas Rechnung getragen worden. Die grundsätzliche Schadenersatzpflicht des Luftfahrzeughalters steht somit, wie Kohnstamm, J. W. 1930, S. 1917 in Bezug auf § 19 des Luftverkehrsgesetzes sagt, „nicht mehr größtenteils auf dem Papier!“

Aber auch diese Haftungsregelung kann nicht völlig befriedigen, da sie stark begrenzt ist und Haftungshöchstsätze aufstellt (siehe S. 42—46). Diese Höchstsummen können in gewissen, noch näher zu erörternden Fällen zu höchst unbefriedigenden, dem Rechtsempfinden der Allgemeinheit widersprechenden Ergebnissen führen. Man denke nur an die vorsätzliche Schadenszufügung durch den Piloten, im allgemeinen eines Erfüllungsgehilfen, beim Betriebe eines Luftfahrzeuges, bei der nach Lage des Falles der Personenschaden sehr groß ist und z. B. bei der Deutschen Luft-Hansa A.-G., die Ersatz nach den Beförderungsbedingungen und aus der freiwilligen Unfallversicherung, jedoch immer nur aus einer der beiden Grundlagen leistet, der Personenschaden durch Zahlung der Höchstsumme

von 25 000 RM bei weitem nicht gedeckt wird. Die Begrenzung der Schadenersatzpflicht ist hier ein höchst unbilliges Ergebnis.

§ 10.

Haftung für Luftverkehrsschaden im ausländischen Recht.

Bevor nach diesen gesamten notwendigen Darstellungen und Untersuchungen die Grenzen für die Freizeichnung im deutschen Luftrecht gezogen werden sollen, erscheint es wesentlich, einen Blick auf die gesetzlichen Regelungen der Haftung im ausländischen Recht zu werfen.

Einen Überblick über die wesentlichsten technischen Fragen des ausländischen Luftrechts, allerdings ohne Darstellung der Haftungsprobleme enthält Oppikofer, Archiv des öffentlichen Rechts, Band 19, Neue Folge, S. 323 ff. Fortlaufende Berichte über die Weiterentwicklung des ausländischen Rechts siehe im „Archiv für Luftrecht“.

Wenn auch ausländisches Recht für deutsche Rechtsbetrachtung und Entscheidungen nicht maßgebend sein kann, so kann es doch immerhin vor allzu einseitiger Betrachtungsweise bewahren. Es wird sich insbesondere das durchaus unterschiedliche Rechtsempfinden in den verschiedenen Staaten erweisen; ein Ergebnis, das umso wertvoller sein muß, als das Luftrecht eines der neuesten Rechtsgebiete darstellt, auf dem für gesetzliche Regelungen noch bei weitem nicht so viele Erfahrungen gesammelt werden konnten wie auf anderen Rechtsgebieten. Die Gesetzgeber haben sich die verschiedensten Haftungsgrundsätze zu eigen gemacht, die zum Teil von den deutschen Bestimmungen erheblich abweichen, und — was hier hauptsächlich interessiert — zur Frage der Freizeichnung von der gesetzlichen Haftung eine durchaus unterschiedliche Stellung eingenommen.

Da es angesichts der Neuartigkeit der durch Gesetz zu erfassenden Gegebenheiten des Luftfahrtwesens schließlich Ansichtssache sein mußte, welche rechtlichen Formen der Haftung für und der Freizeichnung von Luftverkehrsschaden gegeben wurden, so dürfte sich für die Beurteilung der Freizeichnung im deutschen Recht unter dem Gesichtspunkt des Verstoßes gegen die guten Sitten (§ 138 B. G. B.)

mancher Gedanke, der im ausländischen Recht zum Ausdruck kommt, verwerten lassen.

Das ausländische Recht erfordert regelmäßig einen Unfall bei dem Betriebe eines Luftfahrzeuges, folgt jedoch für die Entstehung von Schadenersatzansprüchen und -verpflichtungen verschiedenen Haftungsprinzipien, wie es folgende Beispiele zeigen:

Die Tschechoslowakei (§ 29; Übersetzung in N.f.L., Bd. VI, S. 497 ff.), Ungarn (§ 19; Übers. i. N.f.L., Bd. IV, S. 62 ff.), Rußland (Art. 22; Übers. i. N.f.L., Bd. II, S. 605), die Schweiz (§ 26; N.f.L., Bd. II, S. 605), Chile (Art. 53; Übers. i. N.f.L., Bd. VII, S. 109 ff.), Frankreich (Art. 41; Übers. i. N.f.L., Bd. V, S. 273 ff.) und Österreich (§ 16; Staatsgesetzblatt für die Republik Österreich, Jhrg. 1919, Stück 205, Seite 1325) verwenden im wesentlichen den im deutschen Recht der Luftfahrt geltenden Grundsatz der Gefährdungshaftung.

Auch das englische Luftverkehrsgesetz (II. Teil, Nr. 9; Übers. i. N.f.L., Bd. II, S. 317 ff.) ist zu dieser Gruppe zu zählen (vgl. Wein, S. 76; die Eingruppierung von Roer, S. 130 dürfte unzutreffend sein).

Erfolgshaftung gegenüber unbeteiligten Dritten, Verschuldenshaftung gegenüber Fluggästen und Warenversendern ist bestimmt in den Gesetzen von Norwegen (§ 37; Übers. i. N.f.L., Bd. V, S. 225), Italien (Art. 35; Übers. i. N.f.L., Bd. V, S. 241), Finnland (§ 6; Übers. i. N.f.L., Bd. IV, S. 305 ff.), Bulgarien (Art. 22; Übers. i. N.f.L., Bd. VII, S. 25 ff.), Polen (Polnische Gesetze und Verordnungen in deutscher Übersetzung 1928, Nr. 11, S. 241 ff.) und Dänemark (§ 36; Übers. i. N.f.L., Bd. IV, S. 285 ff.),

Kanada (Ziffer 126; Übers. i. N.f.L., Bd. II, S. 725 ff.), Uruguay (Art. 2, 3; Übers. i. N.f.L., Bd. III, S. 341) und Brasilien (Art. 84; Übers. i. N.f.L., Bd. VI, S. 585 ff.) treffen die Regelung der Haftung lediglich nach dem Grundsatz der Verschuldung.

Über das Luftrecht der Vereinigten Staaten von Nordamerika, welches in den Einzelstaaten hinsichtlich der Haftungsgrundsätze durchaus unterschiedlich gestaltet ist, vgl. Mangoldt, Eisenbahn- u. verkehrsr. E., Bd. 50, S. 146 ff. und Mangoldt, Arch. f. Luftrecht, Band I, 1931, S. 22 ff.

Ob und inwieweit neben diesen Bestimmungen der genannten Staaten das allgemeine bürgerliche Recht zur Anwendung kommt, regeln nur die Luftverkehrsgesetze weniger Staaten, so z. B. Tschechoslowakei § 35, Norwegen § 39, Bulgarien Art. 24, Schweiz Art. 31 und Dänemark § 38.

Ebenso hat die hier hauptsächlich interessierende Frage der Zulässigkeit einer vertraglichen Freizeichnung nur in den Luftverkehrsgesetzen einiger der erwähnten Länder Betrachtung und Beantwortung erfahren. Zu dieser Frage nehmen lediglich Ungarn, Tschechoslowakei, Chile, Schweiz, Frankreich, Italien, Polen und Oesterreich Stellung.

Ungarn und die Tschechoslowakei setzen — im Bestreben einer starken Begünstigung des Luftverkehrs — einer Freizeichnung gegenüber Passagieren und Warenversendern keine Schranken. Die Enthaftung wird vielmehr ausdrücklich als zulässig erklärt.

Im § 19 Abs. 1 der Verordnung über den Luftverkehr vom 30. Dezember 1922 — Übersetzung in N.f.L., Bd. IV, S. 62 ff. — folgt Ungarn der im deutschen Recht geltenden unbeschränkten Gefährdungshaftung, bestimmt aber im § 19 Abs. 2 hinsichtlich der Enthaftung folgendes:

„Die Verantwortlichkeit kann nur in Bezug auf Fahrgäste oder beförderte Güter, bei der Ausbildung nur bezüglich der Schüler, bei Schauflügen und Wettbewerben bezüglich jeder Person, die sich an Bord des Flugzeuges befindet, ausgeschlossen oder beschränkt werden.“

Unbedingt tritt — als eine Selbstverständlichkeit — lediglich die gesetzliche Haftung gegenüber unbeteiligten Dritten ein.

Desgleichen regelt die Tschechoslowakei in den §§ 29 ff. des Gesetzes vom 8. Juli 1925 — Übersetzung in N.f.L., Bd. VI, S. 497 ff. — die Haftungsfragen wie Deutschland nach dem Verursachungsprinzip. Paragraph 29 lautet:

„Wurden durch den Betrieb eines Luftfahrzeugs Personen verletzt oder getötet oder Sachen beschädigt, so sind zum Schadenersatz der Besitzer (§§ 7 und 41) und der für die Führung des Luftfahrzeuges verantwortliche Luftfahrer (§16) und bei Abgang eines solchen Besitzers der Eigentümer oder jeder Miteigentümer und der verantwortliche Luftfahrer verpflichtet.“

Merkwürdigerweise begrenzt aber das tschechoslowakische Gesetz im § 32 den Kreis der nach diesem Gesetz geschützten Personen und Güter. Paragraph 32 bestimmt:

„Die Bestimmungen der §§ 29—31 gelten für die Ersatzansprüche aus der Beschädigung oder Tötung von Personen oder aus der Beschädigung von Sachen, die mit dem Luftfahrzeuge befördert wurden, wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs erfolgte:

- a) gegen Entgelt oder im gewerbsmäßigen Personen- oder Sachtransport,
- b) im Dienste oder Auftrage der schadenersatzpflichtigen Person, und zwar in diesem Falle insoweit, als der Schaden nicht zur Gänze durch die Unfallversicherung (§ 48) ersetzt ist.

Die Ersatzansprüche aus der Beschädigung anderer mit dem Luftfahrzeuge beförderter Personen oder Sachen richtet sich nach dem allgemeinen bürgerlichen Rechte.“

Nach § 39 ist die Freizeichnung in folgenden Umfang zulässig:

„Durch Vereinbarung kann von vornherein die Anwendung der Bestimmung des § 32 Abs. 1, Lit. a und Abs. 2 überhaupt und jene der Bestimmung des § 32 Abs. 1, Lit. b insofern, als es sich um die Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Sachen handelt, ausgeschlossen oder eingeschränkt werden.“

Chile begrenzt im Art. 45 seiner Verordnung vom 17. Oktober 1925 — Übersetzung in N. f. L., Bd. VII, S. 109 ff. — die Freizeichnung in folgendem Umfange:

„Der Frachtführer kann sich durch besondere Klausel von der ihm obliegenden Haftung gegenüber Fluggästen und Gütern aus Fluggefahr oder Fahrlässigkeit der Besatzung befreien, wenn das Luftfahrzeug vor dem Abflug sich in gutem Lufttüchtigkeitszustande befand und der Befehlshaber und die Besatzung mit den in Art. 16 vorgesehenen Zulassungsscheinen versehen waren.“

Zwar ist auch hier die vertragliche Freizeichnung ausdrücklich anerkannt, sie ist in ihrem Umfang aber schon sehr erheblich begrenzt. Sie ist insbesondere nicht zulässig bei Vorsatz der Besatzung und bei eigenem Verschulden des Halters usw.

Die Schweiz regelt die Haftung auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 27. Januar 1920 über die Ordnung des Luftverkehrs — N. f. L., Bd. II, S. 605 — im § 26 dieses Beschlusses wie folgt:

„Für die aus dem Luftverkehr entstehenden öffentlichen Ansprüche, sowie für allen Schaden, welcher durch ein Luftfahrzeug und dessen Betrieb an Personen oder Sachen verursacht oder auf dem Landungsplatz veranlaßt wird, haften neben dem Fehlbaren unbeschränkt und solidarisch:

1. Der Träger der für das Luftfahrzeug ausgestellten Verkehrsbewilligung.
2. Der Halter des Luftfahrzeuges.

Die gleiche Haftung besteht für Schaden, welcher im Zusammenhange mit dem Betriebe eines Luftfahrzeuges durch dessen Insassen an Personen oder Sachen verursacht wird.

Vorbehalt bleibt in allen Fällen der Rückgriff gegen den Fehlbaren.

Gänzliche oder teilweise Befreiung von der Haftpflicht für zivilrechtliche Ansprüche kann der Richter im Falle des Selbstverschuldens des Geschädigten eintreten lassen.“

Auch diese Bestimmung ist dispositives Recht. Allerdings wird eine Enthaltung durch Art. 100 Abs. 2 des schweizerischen Obligationenrechts — auf den durch Art. 31 des obigen Bundesratsbeschlusses verwiesen wird — dahin beschränkt, daß ein im voraus erfolgter Ausschluß der Haftung für rechtswidrige Absicht und grobe Fahrlässigkeit nichtig ist. Der Richter kann aber auch die Freizeichnung von leichtem Verschulden als nichtig erklären, wenn der Verzichtende im Dienste des anderen Teils stand oder wenn es sich um ein obrigkeitlich konzessioniertes Gewerbe handelt. Unter letzteren Begriff fallen alle gewerbsmäßigen Luftverkehrsunternehmungen (vgl. Hess, S. 10 ff. u. Arndt, S. 6 ff.). Frankreich bestimmt im Art. 41 seines Luftverkehrsgesetzes vom 31. Mai 1924 — Übersetzung in N.f.L., Bd. V, S. 273 ff. — die Haftungsfrage wie folgt:

„Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors les cas de force majeure ou de vice propre de la marchandise. Toutefois, si la valeur de la marchandise n'a pas été déclarée par l'expéditeur, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 1000,— frs. par colis.“

Bemerkenswert ist hier, daß schlechthin und nicht etwa nur für Schäden „beim Betriebe“ gehaftet wird. Auch Tötung und Personenschäden fallen unter diesen Artikel. Die Enthaltung regelt Art. 42 wie folgt:

„Le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité, qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par tout personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises. Cette clause ne décharge le transporteur de sa responsabilité que si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ et le personnel muni des brevets et certificats réglementaires . . .“

Beim Transport von Reisenden gilt Art. 48:

„Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité à raison des accidents survenus aux voyageurs dans les conditions prévues par l'art. 42 ci-dessus.“

Nichtig ist nach der ausdrücklichen Bestimmung des Art. 43 jede vereinbarte Freizeichnung, durch die beabsichtigt wird,

„d'exonérer le transporteur de sa responsabilité, tant de son fait, que de celui de ses préposés, relativement au char-

gement, à la conservation et à la livraison des marchandises. Est nulle aussi toute clause ayant pour objet d'exonérer le transporteur de la responsabilité de ses fautes personnelles."

Eine Freizeichnung ist also grundsätzlich zugelassen, wenn auch Einschränkungen gemacht werden. Letztere sind im Falle mangelnder Lufttüchtigkeit des Flugzeuges und des Nichtbesitzes der erforderlichen Papiere für die Führer durchaus gerechtfertigt, denn hier liegen Ursachen für Unfälle offen zu Tage. Interessant ist, daß u. a. auch die vereinbarte Freizeichnung von eigenem Verschulden des Luftfrachtführers nichtig ist und im Personentransportverkehr nur die typischen Gefahren der Luftfahrt rechtswirksam ausgeschlossen werden können.

Italien umgrenzt eine vertragliche Enthaltung im Art 36 seiner Luftverkehrsverordnung vom 20. August 1923 (Übersetzung in N. f. L., Bd. V, S. 241 ff.), der bestimmt:

"Le clause di non — responsabilita totale o parziale per i danni arrecati alle persone trasportate sono nulle; sono ammesse quelle per i danni arrecati alle cose, in quanto non dipendano da dolo."

Freizeichnungen gegenüber Fluggästen sind also ohne weiteres nichtig. Der Kassationshof in Rom hat sogar bei unentgeltlicher Mitnahme von Personen eine Haftung der Luftverkehrsgesellschaft bejaht (s. S. 25, auch Verkehrsrr. Rdschau., 1927, Bd. VI, S. 77 und beachte Art. 37, nach welchem sich „bei Beförderungsakten, die kostenlos oder aus Gefälligkeit erfolgen, die Haftung auf solche Schäden beschränkt, die sich aus Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit ergeben“). Bei Warentransporten hat die Ausschlußklausel nur insoweit Gültigkeit, als sie die Enthaltung für Fahrlässigkeit betrifft. Über Abandonrecht vgl. Arndt S. 20.

Polen bestimmt die grundsätzliche Haftung im Art. 59 des Luftverkehrsgesetzes vom 14. März 1928 — (Übersetzung s. in „Polnische Gesetze und Verordnungen in deutscher Übersetzung 1928, Nr. 11, S. 241 ff.) wie folgt:

"Für Schäden und Verluste sowohl persönlicher als auch sächlicher Art, die in Folge Benutzung eines Luftfahrzeuges entstanden, haftet in der Regel der Eigentümer des Luftfahrzeuges."

Diese Haftung ist aber gemäß Art. 61 Abs. 1 durch Höchstsummen begrenzt und mildert sich nach Art. 60 bei höherer Gewalt, eigenem Verschulden des Verletzten und Anwendung aller Mittel zur Abwendung des Schadens, falls

der Ersatzpflichtige diese besonderen Umstände nachweist. Im übrigen ist aber nach Art. 61 Abs. 2 die Enthaltung ausgeschlossen, d. h. *nichtig.

In Oesterreich ist die Haftung für Luftverkehrsschaden auf § 16 des Gesetzes vom 10. Dezember 1919 in Verbindung mit dem Kraftfahrzeuggesetz vom 9. August 1908 (§§ 1 ff.) gegründet. Das Kraftfahrzeuggesetz gilt nach diesem Paragraphen sinngemäß auch für die Luftfahrt. § 1 des Kraftfahrzeuggesetzes lautet bei sinngemäßer Anwendung:

„Wird durch den Betrieb eines Motorluftfahrzeuges jemand verletzt oder getötet, oder aber Schaden an Sachen verursacht, so haften die gesamte Besatzung und der Eigentümer oder jeder Miteigentümer für den Ersatz des verursachten Schadens, und zwar bei Sachschäden für Schadloshaltung nach § 1323 A. B. G. B., bei Körperverletzung nach den §§ 1325, 1326 A. B. G. B., bei Tötung nach § 1327 A. B. G. B.“

Hinsichtlich der vertraglichen Haftungsbegrenzung gilt § 13 des Kraftfahrzeuggesetzes, der lautet:

„Vereinbarungen, wodurch die Vorschriften dieses Gesetzes zum Nachteile des Geschädigten von vornherein ausgeschlossen oder eingeschränkt werden, sind nichtig.“

Durch Gesetz vom 3. Mai 1922 ist diesem Paragraphen ein zweiter Absatz angefügt worden, nach dem Abmachungen, auf Grund deren sich ein Berufslenker dem Eigentümer eines Fahrzeugs oder Betriebsunternehmer verpflichtet, in weiterem als dem gesetzlichen Umfange zu haften, nichtig sind.

Oesterreich läßt also seine gesetzlich begründete Gefährdungshaftung durch keinerlei vereinbarte Freizeichnungen abschwächen. Es kennt sogar keine Einengung des Haftungsgrundsatzes durch das Gesetz selbst.

Über Nichtigkeit der Enthaltungsklausel im Recht der Sowjetunion, vgl. Pereterski, S. 13. Übersetzung des russischen Luftverkehrsgesetzes in Arch. f. Luftrecht, Band II, 1932, S. 271 ff.

Als Ergebnis dieser Betrachtungen kann zunächst festgestellt werden, daß — trotz der im allgemeinen gleichen tatsächlichen Umstände — eine einheitliche Linie in der Gesetzgebung bei der Frage der Haftung gegenüber Fluggästen und Warenversendern heute noch nicht gegeben ist. Diese dürfte heute lediglich in der Bejahung einer unbedingten scharfen Haftung gegenüber unbeteiligten Dritten zu finden sein, also in einer Richtung, die im Rahmen dieser Untersuchungen nicht weiter verfolgt zu werden braucht. Trotz der mangelnden gesetzlichen Einheit ist

jedoch zu erkennen, daß man bestrebt ist, in Erkenntnis der Gefahren der Luftfahrt, häufig eine über den normalen Haftungsgrundsatz hinausgehende Regelung zu treffen. Den typischen Gefahren der Luftfahrt für Leben und Gesundheit beförderter Personen und Unversehrtheit transportierter Waren Rechnung tragend, hat man es mehrfach für recht und billig gefunden, die gesetzliche Regelung in gewissen Grenzen vertraglichen Vereinbarungen zu entziehen. Allerdings zeigt sich klar das Bestreben, hier der zu fördernden Luftfahrt nicht unnötige Fesseln anzulegen. Man läßt mit Recht verschiedentlich die hohen Sorgfaltspflichten des Luftfahrers in den Gesetzen erkennen. Durch die Ungültigkeitserklärung gewisser weitgehender Freizeichnungen glaubt man einmal, die stete Beachtung dieser hohen Pflichten zu gewährleisten und weiter dem an der Luftfahrt beteiligten Fluggast oder Warenversender erträgliche Verhältnisse zu schaffen. Man berücksichtigte hierbei wohl auch meist, daß ein Zwang zur Benutzung von Luftfahrzeugen heute noch nicht besteht. Das Fehlen einer einheitlichen Gesetzgebung dürfte weniger auf die Verschiedenheit der einzelstaatlichen Rechtsordnungen, als auf den Mangel hinreichender Erfahrung bei der gesetzlichen Erfassung dieses modernsten aller Verkehrsmittel zurückzuführen sein.

Alle diese Fragen sind innerhalb des deutschen Luftrechts nicht neu. Die im Ausland durchaus unterschiedliche Behandlung der Freizeichnungsklausel dürfte beweisen, daß diese Frage nicht einfach mit schrankenloser Bejahung für das deutsche Luftrecht gelöst werden kann. Im ausländischen Recht stehen zum Teil grobe Fahrlässigkeit, mangelnder Lufttüchtigkeitszustand des Flugzeuges, Nichtvorhandensein der notwendigen Papiere für Apparat und dessen Bedienung und endlich Vorsatz der Besatzung der Möglichkeit einer Freizeichnung entgegen. Das deutsche Recht kennt grundlegende allgemein gültige Bestimmungen, die auch sehr wohl gestatten, derartige Erwägungen anzustellen und hierdurch gegebenenfalls zu besseren und billigeren Ergebnissen zu gelangen. Im Ausland liegen dieselben tatsächlichen Verhältnisse vor und trotzdem haben es verschiedene Gesetzgeber als gerecht empfunden, der Enthftung Grenzen zu setzen, oder sie auch ganz

auszuschließen, um mit dem Rechtsempfinden unvereinbare Folgen zu vermeiden. Wenn diese ausländischen Regelungen für das deutsche Recht auch keine unmittelbare Bedeutung erlangen können, so dürften sie aber einen Grund mehr darstellen, die Frage nach den Grenzen einer Freizeichnung, namentlich im Rahmen des § 138 B. G. B., zu prüfen.

§ 11.

Freizeichnung von den Haftungsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes.

Die Frage, ob die Haftung aus dem Luftverkehrsgesetz durch vertragliche Vereinbarung im voraus ausgeschlossen werden kann, ist deshalb zu untersuchen, weil es sich einmal um eine Sonderhaftung handelt und diese sich als eine über den im gewöhnlichen Rechtsleben geltenden Grundsatz der Haftung für schuldhaftes Tun hinausgehende Gefährdungshaftung darstellt, gegen die nur der — selbstverständliche — Einwand eigenen Verschuldens des Verletzten gegeben ist.

Für diese Entscheidung der rechtlichen Zulässigkeit einer Freizeichnung dürfen nun, wie es Haidn, S. 30 ff. tut, nicht lediglich wirtschaftliche Gesichtspunkte ausschlaggebend sein.

Für Haidn, S. 29/30, ist die Erwägung bestimmend, daß „man, wenn der Gesetzgeber die Haftung mit vollem Recht getroffen hat, in der Zulässigkeit des vertraglichen Ausschlusses der Sonderhaftung des Luftverkehrsgesetzes nicht so weit gehen kann, wie im entgegengesetzten Falle, wenn sich ergibt, daß die strenge Haftungsregelung über das rechtliche Bedürfnis hinausgeht“.

Dieser Behauptung kann man soweit zustimmen, als vorher jedoch die rechtliche Natur der Haftungsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes einwandfrei festgestellt ist. Haidn's Satz gehört dann in die Untersuchungen, inwieweit die völlige Freizeichnung von der Sonderhaftung im Rahmen des § 138 B. G. B. zulässig ist. Es ist aber ein falscher Ausgangspunkt, nur von wirtschaftlicher Betrachtung aus zu einer Lösung kommen zu wollen. So beschäftigt sich Haidn nur mit den Fragen wirtschaftlicher

Natur, wie z. B. freiwillige Gefahrübernahme, wirtschaftliche Notlage der Unternehmer usw. auf der einen Seite und Gefährlichkeit des Betriebes, Beweisnotstand der Geschädigten usw. auf der anderen Seite. Er geht also nicht von grundsätzlichen rechtlichen Erörterungen aus.

Aber auch der Argumentation von Wolff, S. 26 kann nicht zugestimmt werden, daß nämlich bei Bejahung der Zulässigkeit einer Freizeichnung von Verschulden „umso mehr der Ausschluß einer an kein Verschulden gebundenen Haftpflicht für zulässig gehalten werden kann“. Er folgert dann, nachdem er die Enthaftung bei schuldhaftem Tun für zulässig erachtet, auf Seite 32, daß „die kein Verschulden voraussetzende Haftung aus dem Luftverkehrsgesetz den Passagieren gegenüber durch einen Ausschluß der Verschuldenshaftung eo ipso mit ausgeschlossen wird“.

Das alles sind Erwägungen, die bei Haidn im wesentlichen rechtspolitischer Natur sind, da er die Luftschifffahrt weitgehend begünstigen will, und die bei Wolff den Versuch einer gewissermaßen rechnerischen Folgerung darstellen.

Beide Verfasser, die sich allzu sehr in allgemeinen Fragen verlieren, gehen an der ganz einfachen Frage vorbei, ob es sich bei den in Frage stehenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes um zwingendes oder um nachgiebiges Recht handelt. Das Luftverkehrsgesetz gibt hierüber keine positive, ausdrückliche Antwort, d. h. es stellt kein Verbot einer vertraglichen Abänderung der Haftungsbestimmungen auf. Hieraus, sowie aus der Tatsache, daß allgemeine öffentliche Interessen nicht besonders hervorgekehrt sind, die Haftungsbestimmungen keine im Gegensatz zum sonstigen dispositiven Privatrecht stehende Grundzüge aufweisen und der Gesetzgeber in anderen Fällen stets — wenn er, wie z. B. im Reichshaftpflichtgesetz, zwingend regeln will — ein Verbot normiert, das vielleicht nur durch die Wortwahl der Bestimmung erkennbar ist, muß gefolgert werden, daß die Bestimmungen der §§ 19 ff. des Luftverkehrsgesetzes Privatrecht darstellen, das durch Parteivereinbarung abgeändert werden kann. Vgl. auch S. 48.

Dieser Schluß ist für alle übrigen Bearbeiter des Enthaftungsproblems der selbstverständliche Ausgangs-

punkt. So auch das Reichsgericht in der Entscheidung R. G. Z. 117/102 ff., das ausführt, daß als Grenzen nur die §§ 276 Abs. 2 und 138 B. G. B. in Betracht kommen können. Das Reichsgericht verweist hierbei ausdrücklich auf die Begründung zum zweiten amtlichen Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes (s. R. T. Drucks. 1920/21, Nr. 2504, S. 2474), wo es heißt, daß „das Recht des Halters, seine Haftung in den zulässigen Grenzen durch besondere Abmachungen einzuschränken, nicht berührt werde“. Wenn auch Motive zu Gesetzen mit größter Vorsicht zu verwenden sind, so bilden sie dennoch, wie im vorliegenden Falle, eine wesentliche Stütze, wenn auf Grund anderer Untersuchungen schon das gleiche Resultat erzielt wurde.

Ein Blick auf einen anderen Fall der Gefährdungshaftung, nämlich der Tierhalterhaftung nach § 833 B. G. B. beweist auch, daß eine Erfolgshaftung vertraglich abgeändert oder ausgeschlossen werden kann. Es ist anerkannten Rechtes, daß der Tierhalter einem Verletzten gegenüber, mit dem er in einem Vertragsverhältnisse stand, seine Haftung im voraus ausschließen konnte.

Siehe hierzu R. G. Z. 50/252; 58/410 ff.; 61/55 ff.; R. G. in J. W. 1905, S. 392 ff.; R. G. in Recht 1908, S. 451; R. G. Warn. 1912, Nr. 430 u. Nr. 61.

Zu Zweifeln könnte nur noch einmal die Stelle in der amtlichen Begründung zum zweiten Entwurf des § 15 des Luftverkehrsgesetzes (s. R. T. Drucks. 1920/21, Nr. 2504, S. 2474), Anlaß geben, in der es heißt: „Wenn die Luftfahrt sich in den allgemeinen Verkehr hineinstellt, dann müssen ebenso, wie im Eisenbahnverkehr, auch diejenigen gegen die besonderen Gefahren des Luftverkehrs geschützt werden, die sich des Luftfahrzeugs bedienen. Der Gesichtspunkt, daß sie die Gefahr freiwillig übernehmen, muß hinter der Erwägung zurücktreten, daß solche Gefahrübernahme die im Interesse der Allgemeinheit liegende Entwicklung des neuen Verkehrsmittels fördert“.

Abgesehen von der wirtschaftlichen Auffassung im zweiten angeführten Satz, könnte die besondere Betonung des Schutzes der Fluggäste den Gedanken aufkommen lassen, daß eine Enthaltung — namentlich angesichts des Hinweises auf das zwingend geregelte Eisenbahnrecht — von den Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes nicht möglich ist und daß in der oben zitierten Stelle der

Gesetzesbegründung, in der von einer Haftungsbeschränkung innerhalb der „zulässigen Grenzen“ gesprochen wird, nur Freizeichnungen auf Grund der übrigen Haftungsgrundlagen des bürgerlichen Gesetzbuches gemeint sein könnten. Dem ist jedoch auf Grund der festgestellten rechtlichen Natur der Haftungsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes nicht beizutreten. Diese angeführte Begründung rechtfertigt nur die grundsätzliche strenge gesetzliche Haftung, will aber damit nicht die rechtliche Natur der Vereinbarungen berühren, was sie — da diese Bemerkungen nicht Gesetz geworden sind — auch nicht könnte. Eine so wichtige Frage wäre auch nicht in der Gesetzesbegründung abgetan worden, sondern hätte, wie schon auf Seite 69 bemerkt wurde, im Gesetz selbst eine positive Regelung erfahren.

Als Ergebnis muß hiernach vermerkt werden, daß die Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes nachgiebiges Recht darstellen, das — vorbehaltlich einer Prüfung unter dem Gesichtspunkt des § 138 B.G.B. — durch Parteivereinbarungen grundsätzlich Abänderungen unterworfen werden kann.

§ 12.

Grenzen einer Freizeichnung im Rahmen des § 138 B. G. B.

I. Begriff der guten Sitten.

Entscheidend dafür, ob ein Verstoß gegen die guten Sitten im Sinne des § 138 B.G.B. gegeben ist, ist nach der Ausdrucksweise des Reichsgerichts „das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden“. Trotz dieser veräußerlichen Formel ist in der Rechtsprechung die Rechtsmoral zum entscheidenden Faktor gemacht worden. Ein Verstoß gegen die guten Sitten ist, wie Nipperdey, S. 61 sagt, „die Nichterfüllung der sittlichen Mindestforderungen, die die heute geübte Moral des deutschen Volkes für das Handeln der Rechtsgenossen aufstellt“. Wann im einzelnen eine Unsittlichkeit vorliegt, muß stets Tatfrage bleiben (so auch Lotmar, S. 91). Sie kann sich bei Freizeichnungen aus dem Umfang der Sorgfaltspflichten ergeben, je nachdem diese ganz oder nur teilweise wegbedungen worden sind. Es spielt hier die Stellung der

Person, die sich vertraglich der gesetzlichen Haftung mehr oder weniger entziehen will, eine erhebliche Rolle. Handelt es sich um ein Monopol, dann kann unter Umständen von freier Vereinbarung keine Rede mehr sein, sobald der eine Teil auf den Monopolinhaber notwendig angewiesen ist. Die Unsittlichkeit eines Rechtsgeschäftes kann auch darin begründet liegen, daß der nach dem Eintritt eines Schadenfalles zu leistende Schadenersatz auf ein Minimum begrenzt worden ist (so J. W. 1927, S. 1588). Diese Tatsache kann nicht dadurch verdeckt werden, daß zu Gunsten des anderen Teiles eine Versicherung abgeschlossen worden ist, oder diesem die Möglichkeit hierzu eröffnet wird (so auch R. G. Z. 102/396, 106/396, J. W. 1926, S. 570). Neben diesen Hauptpunkten sprechen aber für die Frage der Nichtigkeit eines Rechtsgeschäftes wegen Verstoßes gegen die guten Sitten noch weitere wichtige Fragen eine erhebliche Rolle. Überall da, wo von einer Person erhöhte Aufmerksamkeit und Sorgfalt infolge ihrer Stellung und Fähigkeiten erwartet werden kann, hat es der Gesetzgeber als richtig gefunden, die Voraussetzungen einer Haftung entsprechend zu regeln. Die unter Beachtung dieser Blickpunkte hierfür z. B. im Handelsgesetzbuch aufgestellten Sorgfaltspflichten eines ordentlichen Kaufmanns, Frachtführers, Reeders, Schiffers sind ganz auf die in Frage stehenden Verrichtungen abgestellt, sind aber alle als eine Verschärfung der im sonstigen Rechtsleben geltenden Sorgfaltspflichten und damit Haftung zu betrachten.

Daneben hat der Gesetzgeber auch rein tatsächliche Verhältnisse berücksichtigt. Das zeigt ein kurzer Blick auf die Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen. Schon im Jahre 1838 wurde dem Eisenbahnunternehmer durch das preußische Gesetz vom 3. November 1838 eine ungewöhnlich strenge Haftung auferlegt. Das Reichtshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 schützt die durch Eisenbahnen Beförderten in gleicher Weise wie unbeteiligte Dritte (§ 1 R. H. G.). Lediglich eigenes Verschulden des Verletzten und höhere Gewalt befreien von der scharfen und umfangreichen Haftpflicht. Das Reichsgericht (R. G. Z. 60/302) begründet diese scharfe Haftung damit: „Wer in seinem Interesse durch von ihm unterhaltene Einrichtungen seine Mitmenschen oder deren Eigentum gewissen Gefahren aus-

setzt, muß auch den Schaden ersetzen, der infolge dieser Gefährdung entstanden ist.“ Die sich aus der Monopolstellung der Eisenbahnen ergebenden Regelungen — Verbot von Haftungsausschlüssen, § 5 R. H. G. und § 471 H. G. B. — berühren nicht den eigentlichen Ausgangspunkt, daß gesetzgeberisch in erster Linie der Gefährlichkeit des Betriebes Rechnung getragen wurde.

Auch im Kraftfahrzeuggesetz vom 3. Mai 1909 beruhen die scharfen Haftungsbestimmungen in der Erwägung, daß es sich auch hier um einen gefährlichen Betrieb handelt. Die grundsätzliche Haftung nach dem Kraftfahrzeuggesetz besteht aber nur gegenüber unbeteiligten Dritten. Sie entfällt nur bei Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses und bei mitwirkendem Verschulden des Verletzten, sowie gegenüber den Vertragsgegnern des Kraftfahrzeughalters, denen er lediglich nach bürgerlichem Recht — Nachweis der Verschuldung durch den Geschädigten — haftet, §§ 7, 8 K. F. G. Diese gesetzliche Einengung der Sonderhaftung gegenüber Beförderten ist aber nicht als Aufgabe des grundsätzlichen Ausgangspunktes, der die über den normalen Rahmen hinausgehende Gefährlichkeit im Auge hatte, zu werten, sondern lediglich aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes heraus zu erklären. Als sich die gesetzliche Sonderregelung der durch das Kraftfahrzeug geschaffenen Rechtslagen erforderlich erwies, befand sich das Automobil noch im Anfang seiner Entwicklung. Es trat noch wenig in Erscheinung, war hauptsächlich in den Händen privater Besitzer und diente lediglich deren Zwecken. Es hatte damals keine derartige Bedeutung erlangt, um es als ein dem öffentlichen Verkehr dienendes Beförderungsmittel ansprechen zu können. So kam es, daß die Interessen der das Auto benutzenden Personen und Güterversender keine Berücksichtigung fanden. Man ging von der Erwägung aus, daß die sich aus dem Betrieb des Kraftfahrzeugs ergebende Gefahr freiwillig übernommen wurde. Heute würde der Gesetzgeber angesichts der ungewöhnlichen, noch in der Aufwärtsbewegung befindlichen Entwicklung des Kraftfahrzeugs dem Vertragsgegner des Kraftfahrzeughalters einen ausreichenden, über das normale Maß des Verschuldens hinausgehenden Schutz angedeihen lassen. Das würde folgerichtig der modernen Verkehrsgesetzgebung ent-

sprechen. Mindestens wäre aber zu fordern, daß bei der Frage der Beweislast dem Geschädigten ähnliche Erleichterungen gewährt werden, wie das teilweise im Handelsrecht geschehen ist. Hinsichtlich der rechtlichen Stellung der Kommissionäre, Spediteure, Lagerhalter oder Frachtführer steht das Gesetz auf dem Standpunkt, daß der Unternehmer grundsätzlich für den Verlust oder die Beschädigung des ihm anvertrauten Gutes zu haften hat und sich seiner Haftpflicht nur durch den Gegenbeweis, daß er den Schaden auch durch Beobachtung der ihm obliegenden Sorgfalt nicht habe abwenden können (§§ 390, 407, 417, 429 H. G. B.) entziehen kann.

Diese Betrachtungen zeigen, daß der Gesetzgeber bei der von ihm gewollten Verteilung von Rechten und Pflichten in weitgehendem Maße sich den Verhältnissen im einzelnen anzupassen sucht.

Ungewöhnliche Verhältnisse liegen aber bei einem Flugbetriebe vor. Bisher war noch nicht Gelegenheit, auch nur annähernd ähnliche Verhältnisse gesetzgeberisch zu erfassen. Trotzdem ist bei Erlaß des Luftverkehrsgesetzes am 1. August 1922 sofort eine uneingeschränkte Gefährdungshaftung eingeführt worden. Diese bezieht sich auch auf die Vertragsgegner des Luftfahrzeughalters. Dies liegt darin begründet, daß zur Zeit des Erlasses des Gesetzes Luftfahrzeuge sich kaum in den Händen privater Besitzer für deren persönliche Bedürfnisse befanden, sondern daß die im Weltkrieg ausgebildeten Piloten schon begonnen hatten, Rundflug- und auch Fluglinienbetriebe einzurichten. Das Luftfahrzeug hatte schon damals eine — wenn auch sehr geringe — Bedeutung im öffentlichen Verkehrswesen. Die nachfolgende Entwicklung dieses Verkehrsmittels war aber schon erkennbar. So gelangte man nicht in Anlehnung an das Kraftfahrzeug zu einer Ablehnung der Erstreckung der scharfen Sonderhaftung auf die beförderten Personen und Waren, sondern schuf eine einheitliche Haftungsregelung gegenüber unbeteiligten Dritten und Vertragsgegnern (s. Bredow-Müller, Einleitung z. L. V. G., S. 9). Bei Prüfung der Frage, wieweit die gesetzliche Haftung vom Luftfahrzeughalter vertraglich ausgeschlossen werden kann, ohne gegen die guten Sitten zu verstoßen, kann man nicht dem bisher im Schrifttum be-

schriftlichen Wege folgen. Aus der Darstellung der bisher vertretenen Ansichten (S. 50 ff.) ist ersichtlich, daß ausnahmslos die Untersuchungen in der Frage gipfeln, ob eine Monopolstellung vorliegt. Abgesehen davon, daß hierbei immer nur eine Teillösung gefunden werden kann — Werks- und Sportluftfahrt werden niemals erfaßt —, muß ein Ergebnis auf dieser Untersuchungsgrundlage heute noch jeder praktischen Bedeutung entbehren. Die zahlreichen Beiträge zum Problem der Haftungsbegrenzung kommen zu dem Ergebnis, daß heute ein Monopol in der deutschen Luftfahrt noch nicht vorliegt. Ihre Antwort zur Frage der vertraglichen Freizeichnung geht dann auch dahin, daß diese in vollem Umfange, abgesehen von § 276 Abs. II B.G.B., rechtsgültig vereinbart werden kann. Es muß als ein falscher Aufbau einer umfangreichen Untersuchung bezeichnet werden, wenn Haidn, S. 9—43 eingehende, kaum Einzelheiten außer Acht lassende Betrachtungen über den Umfang einer möglichen Freizeichnung bei Monopolen vornimmt, um dann in einer kurzen Untersuchung zu dem Ergebnis zu kommen, daß heute ein Monopol noch nicht gegeben ist. Ein praktisches Ergebnis und eine Förderung dieser Fragen ist damit nicht erreicht. Lediglich Becker, S. 247 und Roer, S. 89—94 bejahen das Vorliegen einer Monopolstellung. Becker hält sie im Fluglinienverkehr infolge Rücksichtnahme auf Zuganschlüsse usw. für gegeben; vgl. auch Arndt, S. 5.

Demgegenüber muß aber festgestellt werden, daß in dieser Hinsicht die Ansicht der überwiegenden Zahl der Autoren zutreffend ist: Ein Monopol im Luftverkehr ist heute noch nicht festzustellen. In Betracht könnte höchstens der Betrieb der „Deutsche Luft-Hansa A.G.“ kommen. In ihm sind, wie die Aufstellung in N.f.L., 1932, Nr. 42, S. 348 ergibt, rund 86500 Fluggäste und 1943 t Fracht befördert worden. Das sind beachtliche Leistungen, sie können aber noch nicht zur Annahme eines Monopols innerhalb der deutschen Wirtschaft führen. Neben den anderen Erfordernissen einer Monopolstellung muß die Unentbehrlichkeit des Monopolbetriebes gegeben sein, so daß die Allgemeinheit zu seiner Inanspruchnahme gezwungen ist. Hierbei können eben nicht die Bedürfnisse Einzelner entscheidend sein. Die Unentbehrlichkeit ist

heute, wie Meyer, J.W. 1928, S. 2311 es ausdrückt, noch kein objektives Merkmal des Flugverkehrs. Die Verhältnisse der Luftfahrt haben sich seit 1928 auch nicht so grundlegend geändert, um berechtigte Zweifel an dieser Ansicht aufkommen zu lassen.

Mit einer Verneinung der Monopolfrage dürfte aber nicht, wie es alle bisher bekannten Arbeiten anscheinend glauben, das Problem bereits erschöpfend behandelt sein. Es sind die besonderen tatsächlichen im Luftfahrtwesen herrschenden Verhältnisse zu berücksichtigen. Dieser Frage können Untersuchungen, die sich in Richtung einer Prüfung des Vorhandenseins eines Monopols bewegen, niemals gerecht werden. Sie könnten auch nur zu Ergebnissen führen, die sich auf völlig anders geartete Verhältnisse, bei denen Rechtsprechung und Wissenschaft wegen einer Monopolstellung Einschränkungen in der Zulässigkeit einer Freizeichnung vornahmen, wie z. B. auf Monopole der Spediteure beziehen. Die Luftfahrt ist in allen Teilen, infolge der absoluten Neuartigkeit ihrer Tatbestände, so grundverschieden von anderen Gebieten, daß unmöglich rechtliche Lösungen, die bei anderen tatsächlichen Verhältnissen gefunden wurden, durch einfache Übertragung ihrer Anwendung, auch hier allein entscheidend sein können.

Besondere Verhältnisse werden in der Mehrzahl der Fälle auch eine besondere rechtliche Behandlung erfordern. Diese Erkenntnis hat sich schon der Gesetzgeber z. B. bei rechtlicher Regelung der Verhältnisse von Eisenbahn und Kraftfahrzeug zu eigen gemacht. Er ist davon auch bei der Schaffung des Luftverkehrsgesetzes ausgegangen. Lediglich die Frage der Enthaltung ist offen geblieben. Sie muß im Rahmen des § 138 B.G.B. unter Berücksichtigung der typischen und ungewöhnlich großen Gefährlichkeit des Flugbetriebes und der an einen „ordentlichen“ Luftfahrer zu stellenden hohen Anforderungen gelöst werden. Diese Umstände, für die es keine Vergleichsmöglichkeit in der Verkehrswirtschaft gibt, müssen notwendig für bestimmte Fälle zu einer Einschränkung des Umfanges einer Enthaltungsmöglichkeit führen.

II. Die Gefährlichkeit des Flugwesens.

Die Gefährlichkeit des Flugwesens — namentlich mit Apparaten, die schwerer als die Luft sind — ist eine nicht wegzuleugnende Tatsache. Das beweisen die ständig bekannt gewordenen Unfälle, insbesondere deren große Zahl im Auslande. Eine Besonderheit dieser Gefahr ist darin zu ersehen, daß sie häufig völlig unerwartet eintritt, selten noch durch menschliche Kraft gemeistert werden kann und zu einem totalen Schaden führt. Die Erfahrung hat gezeigt, daß bei einem Absturz, denn das ist der praktisch überhaupt bedeutsame Fall, kaum Apparat und Menschenleben zu retten sind. Diese ungewöhnliche, typische Gefährlichkeit, die im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln beispieillos dasteht, bedingt eine sorgfältige Überwachung der Flugapparate und einen stetigen bestmöglichen Ausbildungsgrad eines jeden Luftfahrers. Geringe Materialfehler, mangelnde Aufmerksamkeit bei Prüfung des Lufttüchtigkeitszustandes eines Flugzeuges und unvollkommene Fähigkeiten in der Beherrschung, d. h. Bedienung, Lenkung des Apparates in der Luft, sind meist die Ursachen des typischen, schnellen und totalen Unfalles.

Diesen Tatsachen hat der Gesetzgeber mit der Verordnung über Luftverkehr vom 19. Juli 1930 (R. G. Bl. I, S. 363) und mit der Verordnung über Segelflug- und Freiballonwesen vom 20. Oktober 1930 (R. G. Bl. I, S. 507) Rechnung getragen. In diesen Verordnungen und ihren zugehörigen Anlagen werden alle das Luftfahrtwesen personell und technisch berührenden Fragen behandelt (s. Schleicher S. 140 ff.). Sie sind im Endergebnis weiter nichts als gesetzliche Feststellungen der an einen Luftfahrer zu stellenden Sorgfaltspflichten. Das beweist kurz ein Blick auf Anlage 4 zur ersten Verordnung, welche die körperlichen Anforderungen an Luftfahrer zum Gegenstande hat (R. G. Bl. 1930, I, S. 401). Hier hat der Gesetzgeber, den tatsächlichen Verhältnissen voll gerecht werdend, derartige, bis in kleinste Einzelheiten gehende körperliche Fähigkeiten und Eigenschaften gefordert, wie sie schärfer kaum gedacht werden können. Nach Anlage 3 über den Befähigungsnachweis zum Flugzeugführer oder Bordwart (R. G. Bl. 1930, I, S. 388) werden je nach den zu führenden Appa-

raten — Motorflugzeuge sind in verschiedene Klassen eingeteilt — besonders an Verkehrsflieger erhebliche Anforderungen gestellt. Nach § 20 der Verordnung vom 19. Juli 1930 hat ein Luftfahrer in bestimmten Zeitabständen Zeugnisse und Nachweise beizubringen, daß er zur Führung und Bedienung eines Flugzeugs in jeder Hinsicht weiterhin geeignet und befähigt ist. Andernfalls ist er zur Führung von Luftfahrzeugen nicht mehr berechtigt. Das ist — ebenso wie bei § 80 hinsichtlich der Kunstflüge — lediglich eine Normierung der zu erwartenden Sorgfalt eines Piloten. Gleichermaßen ist die Vorschrift des § 8 in Verbindung mit § 2 der genannten Verordnung zu beurteilen, nach der regelmäßige, behördliche Prüfungen eines Flugzeuges zu veranlassen sind, ob dieses den Anforderungen der Verkehrssicherheit noch genügt. Wird die Nachprüfung bis zu dem im Zulassungsschein vermerkten Zeitpunkt nicht vorgenommen, dann darf der Apparat bis zu deren Nachholung nicht mehr außerhalb von Flughäfen betrieben werden. Es sollen also schon hier nach Möglichkeit Ursachen für Unfälle ausgeschaltet werden. Es wird unmöglich gemacht, daß ein — an und für sich tüchtiger — Luftfahrer, vielleicht ahnungslos oder unter Zurückstellung von Bedenken, Flüge mit nicht in bester maschineller Verfassung befindlichen Apparaten unternimmt.

Grundsätzlich ist von einem pflichtbewußten Luftfahrer zu erwarten, Flüge nur mit bestem Gerät zu unternehmen und soviel Selbstüberwindung aufzubringen, um Flüge, denen er nicht voll gewachsen ist — vielleicht nur durch längeres Pausieren —, außerhalb eines Flughafens oder mit Personen zu unterlassen. Es soll unbedingt verhindert werden, daß jemand durch mangelhafte Apparate oder ohne hinreichende Fähigkeiten, möglicherweise aus falschem Ehrgeiz, andere außerhalb eines Flughafens, oder auch ahnungslose Mitfliegende gefährdet.

Die typische Gefährlichkeit und damit notwendig verbunden die hohen Sorgfaltspflichten bilden daher den Ausgangspunkt für Begrenzungen von Freizeichnungen im Rahmen des § 138 B. G. B. Das sind Merkmale, die, wie die Gesetzgebung der Luftfahrt beweist, vom Gesetzgeber erkannt und entscheidend zu berücksichtigen sind. Die

Frage einer Monopolstellung spielt hierbei gar keine Rolle. Ist die Haftung des Luftfahrzeughalters durch Luftverkehrsgesetz und bürgerliches Recht außerordentlich scharf und weit bestimmt, so ergibt sich die Sittenwidrigkeit vereinbarter Haftungsbegrenzungen durch den Umfang der gewollten Enthaftung.

III. Freizeichnung von der Sonderhaftung des Luftverkehrsgesetzes.

Regelmäßig sucht der Verpflichtete zuerst der Sonderhaftung des Luftverkehrsgesetzes, also der an kein Verschulden gebundenen, sondern lediglich durch die Kausalität bestimmten Gefährdungshaftung durch Freizeichnungsklauseln ledig zu werden. Diese Möglichkeit besteht grundsätzlich und ergibt sich aus der festgestellten (S. 68 ff.) rechtlichen Natur der Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes als dispositiven Rechtes. Führen die Untersuchungen über die Zweckmäßigkeit dieser Sonderhaftung zu dem Schluß, daß zwingende Gründe einen unbedingten Schutz der in Frage stehenden Interessen der Beförderten und Warenversender gebieten, dann muß schon hier durch § 138 B. G. B. mangels ausdrücklicher gesetzlicher Bestimmungen die Schranke für Freizeichnungen gegeben sein.

Die beiden Hauptargumente der Vertreter einer Zulassung der Freizeichnung von den Haftungsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes bilden einmal die freiwillige Gefahrübernahme des Vertragsgegners und zum anderen die wirtschaftliche Notlage der Luftfahrtunternehmer.

Bei der Frage der freiwilligen Gefahrübernahme ist davon auszugehen, daß heute noch niemand gezwungen ist, ein Luftfahrzeug zu benutzen. Erfolgt die Inanspruchnahme eines Flugzeuges, dann geschieht dies gleichzeitig in Kenntnis der besonderen Gefahren der Luftfahrt und der immer noch vorhandenen technischen Mängel. Es kann in diesem Falle dem Luftfahrzeughalter eine unabdingbare Schadenersatzpflicht nicht auferlegt werden. Übernimmt jemand freiwillig erhöhte Gefahren, dann kann eine vereinbarte Haftungsbegrenzung nicht gegen die guten Sitten verstoßen, wenn die über das normale Maß des Verschuldens hinausgehende Haftung ausgeschlossen wird. Solange die Allgemeinheit noch nicht auf die Be-

nutzung der Luftfahrzeuge angewiesen ist, besteht kein Anlaß, — wie Eger, Eisenb. u. verkehrsr. Entsch., Bd. 44, S. 25 es vorschlägt — den Haftungsausschluß durch eine dem § 5 R. H. G. entsprechende Bestimmung zu verbieten. Das ist auch die durchweg (s. die oben S. 52 Zitierten und R. G. Z. 117/102 ff.) herrschende Meinung. Anders müßte eine Entscheidung lauten, falls in der Luftfahrt heute schon ähnliche Verhältnisse wie im Eisenbahnverkehr vorliegen würden. Lediglich Roer, S. 74, 75 glaubt, im Hinblick auf die erfolgte Entwicklung des Luftverkehrs durch „Anpassung der Rechtsgestaltung an die fortgeschrittene Verkehrsentwicklung“ der Zulässigkeit des Ausschlusses der Sonderhaftung nicht zustimmen zu können.

Gegenüber diesen Ergebnissen entfällt die Bedeutung für den zweiten vorgebrachten Punkt, die wirtschaftliche Notlage der Luftfahrt. Eine drohende Unrentabilität darf nicht zu entscheidender Änderung gesetzlich bestimmter Pflichten führen (so auch Meyer, S. 2311). Im übrigen sind die Luftfahrtunternehmer trotz herrschender Enthaltungsklausel nach wie vor auf Subventionen angewiesen. Es mag in kommender Zeit bei erheblichem Flugverkehr die Frage des Haftungsausschlusses von den Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes Begrenzungen unterworfen werden, heute liegen die Dinge aber noch nicht so, daß ein Zwang zur Benutzung des Luftweges für die Allgemeinheit besteht. Daher muß die freiwillige Gefahrenübernahme auch bei Prüfung im Rahmen des § 138 B. G. B. ihren Ausdruck dahin finden, daß heute noch kein Verstoß gegen die guten Sitten im Ausschluß der Sonderhaftung erblickt werden kann. Die Erwägung, daß jemand ein gefährliches Gewerbe nicht auf fremdes Risiko betreiben soll, trifft in der Berechtigung der Gefährdungshaftung gegenüber unbeteiligten Dritten zu, ist aber heute noch nicht bei Vertragsgegnern gegeben, die meist ein Flugzeug einmal benutzen, um in den Genuß des Fliegens zu gelangen. Es kann der Ansicht von Schreiber, 1922, S. 689 nicht zugestimmt werden, „daß das neue Gesetz (L. V. G.) nicht erfüllt sei von dem Willen zum Vorwärtskommen, der unsere Luftfahrt beherrsche; es sei ein Gesetz kleinlicher Ängste und wenig verständnisvoller Bevormundung“. Sei-

ne Angriffe gegen die grundsätzliche Berechtigung der Gefährdungshaftung im Luftverkehr dürften unbegründet sein. Diese Sonderhaftung wurde mit vollem Recht getroffen, denn dazu zwangen Tendenz der modernen Verkehrsgesetze und die ungewöhnlichen tatsächlichen Verhältnisse in der Luftfahrt. Die Freizeichnungsfrage ist aber ein besonderes Gebiet.

Zu einem Ausschluß der Freizeichnung kann auch der Beweisnotstand eines Geschädigten im Schadensfalle nicht führen. Sollte nur die Sonderhaftung, nicht aber die bürgerlichrechtliche Haftung für Verschulden ausgeschlossen worden sein, dann liegt dem Geschädigten der Nachweis des Verschuldens des Luftfahrzeughalters oder dessen Erfüllungsgehilfen ob. Dieser Nachweis wird in den meisten Fällen einfach nicht zu führen sein. Der Geschädigte — z. B. ein Unterhaltsberechtigter — wird sich in einem Beweisnotstand befinden. Man denke an den häufigen und typischen Fall, daß ein Flugzeug abstürzte, ausbrannte und sämtliche Beteiligte um ihr Leben kamen. Es besteht auch hier angesichts der stets zu beachtenden Freiwilligkeit der Gefahrenübernahme kein Anlaß, eine Freizeichnung zu begrenzen. Der Beweisnotstand ist lediglich eine Folge der freiwilligen Benutzung des Luftfahrzeugs. Die Nachteile hieraus hat nur der zu tragen, der trotz Kenntnis aller Umstände den Einsatz von Leben und Werten wagte. Die Rechtsmoral der Allgemeinheit wird aber in diesem Fall, zumal ja Enthftung von Vorsatz unzulässig ist, nicht so berührt, daß die getroffene Vereinbarung über Nichthaftung auf Grund des Luftverkehrsgesetzes als unsittlich bezeichnet werden müßte. Die Frage des Beweisnotstandes hat nur zur Begründung der Gefährdungshaftung als solcher Bedeutung, nicht aber spielt sie bei den heute noch herrschenden tatsächlichen Verhältnissen eine solche Rolle, um im Rahmen des § 138 B. G. B. Berücksichtigung finden zu müssen. Das würde erst dann der Fall sein, wenn eine den Verhältnissen der Eisenbahnen wenigstens ähnliche Lage vorliegen wird. Dann könnte — unabhängig von der Frage des Monopols —, bei Wegfall der „Freiwilligkeit“ der Gefahrenübernahme, gegebenenfalls schon hier eine Grenze gezogen werden.

IV. Freizeichnung von der Haftung nach bürgerlichem Recht.

Neben der Haftung aus dem Luftverkehrsgesetz besteht in der Mehrzahl der Fälle noch eine Haftpflicht nach bürgerlichem Recht aus Vertrag und unerlaubter Handlung. Beide Rechtsgrundlagen setzen zum Eintritt von Schadenersatzpflichten ein Verschulden voraus.

Bei Auslegung von Freizeichnungsklauseln wird immer zu beachten sein, in welchem Umfange die Enthaltung gewollt und zum Ausdruck gebracht worden ist. Vgl. z. B. die Auslegungsschwierigkeiten in der Entscheidung des Reichsgerichts — R. G. Z. 117/102 ff. —, in welcher es zwar eine Freizeichnung von der Sonderhaftung des Luftverkehrsgesetzes für vorliegend erachtete, sich zu einer Entscheidung über eine ev. erfolgte Freizeichnung von der Haftung nach bürgerlichen Recht aber noch nicht entschließen konnte.

Neben der schon untersuchten Frage der Enthaltung von eigenem Vorsatz (s. oben S. 48), die sicher selten praktisch werden wird, dürfte die Hauptrolle die Freizeichnung von fahrlässigem Verhalten spielen. Fahrlässiges Verhalten kann sowohl in der Person des Schuldners selbst, als auch seiner Erfüllungsgehilfen, hier z. B. der Piloten, gegeben sein. Es ist zunächst vom eigenen fahrlässigen Tun oder Unterlassen des Verpflichteten auszugehen. Nach § 276 Abs. I, Satz 2 B. G. B. wird dieses dahin bestimmt, daß derjenige fahrlässig handelt, der die im Verkehr erforderliche — nicht die geübte — Sorgfalt außer acht läßt. Die Fahrlässigkeit kann als leichte oder schwere, d. h. grobe gewertet werden, je nach dem Grad der Verletzung der zu erwartenden Sorgfaltspflichten. Der anzulegende Maßstab kann dadurch ein schärferer werden, daß unter Umständen nach handelsrechtlichen Vorschriften für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns oder Frachtführers einzustehen ist.

Schon aus § 276 B. G. B. kann gefolgert werden — weil nur der Ausschluß von eigenem Vorsatz nicht gestattet ist —, daß die Wegbedingung des Einstehens für Fahrlässigkeit jeden Grades grundsätzlich zulässig ist. Das Schrifttum hat bei der Freizeichnung im Luftverkehr diese Möglichkeit bejaht und lediglich die bekannten, sich aus einer

Monopolstellung ergebenden Einschränkungen vorgenommen. Danach wäre in einer Monopolstellung ein Ausschluß der Haftung für eigenes Verschulden oder für das Verschulden leitender Angestellter — hierzu würde nach der Ausgestaltung dieses Begriffs in der Rechtsprechung niemals ein Pilot zu rechnen sein — nicht möglich. Ganz abgesehen von der Tatsache, daß diese Einengung vertraglicher Abmachungen heute mangels eines Monopols keine praktische Bedeutung hat, kann eine derartige Lösung auch nicht befriedigen. Sie wird den Eigenarten des Luftfahrtwesens und den damit notwendig verbundenen Interessen der Vertragsgegner in keiner Weise gerecht. Diese erwähnten Grundsätze sind in Rechtsprechung und Wissenschaft an völlig anders tatsächlich gelagerten Verhältnissen entwickelt worden. Auf die ganz besonderen Gegebenheiten der Luftfahrt passen sie schlecht. Die herrschende Meinung — s. oben S. 50 ff. und Döring, Z. L. R. 1928, S. 292 ff. — kommt für die Praxis zu dem Schluß, daß neben der Enthftung vom Luftverkehrsgesetz heute auch noch eine Freizeichnung von Verschulden jeden Grades rechtlich möglich sei, ohne gegen die guten Sitten zu verstoßen. Man geht an der Tatsache, daß der Gesetzgeber in verschiedenen Verkehrsgesetzen Haftungsverstärkungen für recht und billig hielt und auch in der Luftfahrt durch Einführung der Gefährdungshaftung und durch die beiden Verordnungen vom Juli und Oktober 1930 der Gefährlichkeit des Flugbetriebes gerecht zu werden suchte, einfach vorüber. Man tat das auch dann noch, nachdem im Jahre 1927 das Reichsgericht (R. G. Z. 117/102 ff.) den tatsächlichen Verhältnissen des Flugwesens erkennbar Beachtung geschenkt hatte.

Damit hatte sich der Umstand, daß sich im Luftverkehrsgesetz keine Bestimmung findet, die den Ausschluß der Gefährdungshaftung und Verschuldenshaftung irgendwie geregelt hätte, verhängnisvoll ausgewirkt. Es hat sich auch dieser Fehler des Luftverkehrsgesetzes gezeigt, daß, wie Wüstendörfer, D. J. Z. 1930, S. 942 es ausdrückt, es durch Zulassung weitgehender Haftungsbeschränkungen „mit der linken Hand nahm, was es mit der rechten gegeben hatte“.

Bei jeder Beurteilung von Verträgen unter dem Gesichtspunkt der Nichtigkeit aus § 138 B.G.B. spielen die gesamten Umstände des Einzelfalles eine entscheidende Rolle. Für den Umfang der Rechtsgültigkeit einer Freizeichnung vom Verschulden müssen folgerichtig auch die typischen Eigenarten des Flugwesens berücksichtigt werden und entscheidend sein. Wenn im Rahmen des § 138 B.G.B. auch keine Rechtspolitik getrieben werden kann, indem jede einer Klärung harrende Frage auf diesem Wege entschieden wird, so besteht doch immerhin die Möglichkeit, die auffälligsten und unbilligsten Resultate uneingeschränkter Vertragsfreiheit abzuwenden.

V. Freizeichnung von grobem Verschulden.

Es sind das die Fälle, in denen Schäden durch schwerstes, d. h. grobes Verschulden, das sich als Gewissenlosigkeit darstellt, verursacht wurden. Nach heute noch herrschender Auffassung können sie in den Ausschluß einer Haftung mit einbezogen werden. Wie die Enthaftungsklauseln der Praxis (oben S. 38 ff.) beweisen, geschieht das auch in weitestem Umfange. Lediglich das Reichsgericht (117, 102) hat den Haftungsausschluß für grobes Verschulden beachtet, indem es forderte, daß dieser Umstand mit hinreichender Deutlichkeit ausgedrückt und vereinbart wurde. Es hat aber leider infolge Rückverweisung zu dieser Frage keine Stellung weiter nehmen können. Es hat aber eine für das gesamte Gebiet der Freizeichnungen bedeutsame Ansicht vertreten, indem es (R.G.Z. 117/105) ausdehnende Auslegungen der vertraglichen Haftungsbegrenzungen, soweit diese einen Verzicht auf gesetzliche Ansprüche zum Gegenstande haben, für unzulässig erklärte.

Die Praxis hat sich dann auch sofort hierauf eingestellt und in ihren Freizeichnungsklauseln die Haftung „aus jedem Rechtsgrunde“ ausgeschlossen (s. oben S. 38 ff.). Das war in den bis zum Februar 1933 geltenden Haftungsbestimmungen in den Beförderungsbedingungen der Deutschen Luft-Hansa A.-G. der Fall (s. oben S. 40/41). Damit war auch die Haftung für fahrlässiges Verhalten jeden Grades sowohl aus Vertrag als aus unerlaubter Handlung von dem gewollten Geltungsumfang der Klausel erfaßt.

Eine Enthftung von Fahrlässigkeit bei Vertrag und Delikt ist, wie Komm. d. R. G. R., Bd. I, S. 458, Anm. 5 zu § 276 B. G. B., Warneyer 1910, Nr. 411 und Groß, S. 29 ff. belegen, grundsätzlich möglich.

Die Verhältnisse des Einzelfalles entscheiden aber, ob nicht der Umfang der gewollten Freizeichnung einen Verstoß gegen die guten Sitten im Sinne von § 138 B. G. B. darstellt. Das ist für die Verhältnisse der Luftfahrt bei dem Ausschluß groben Verschuldens zu bejahen. Der Luftbeförderungsvertrag setzt ein ungewöhnlich großes Vertrauen in das Pflichtbewußtsein und Können des Luftfahrers voraus. Jede Unachtsamkeit und jeder grobe Fehler wirken sich meist ungewöhnlich rasch und in einem denkbar großen Schaden aus. Das beweisen die täglich bekannt werdenden Unfälle, bei denen es zu den Seltenheiten gehört, daß sie glimpflich abliefen oder Gelegenheit bestand, Leben und Güter zu retten.

Diese typische Gefährlichkeit erfordert besonders hohe Sorgfaltspflichten und damit besteht die Notwendigkeit, die Zulässigkeit ihres Ausschlusses von vornherein besonders streng zu prüfen.

Es ist nicht als gerecht und billig und mit der herrschenden Rechtsmoral im Einklang stehend zu bezeichnen, daß sich ein Luftfahrzeughalter auf eine unumschränkt gültige Enthftungsklausel berufen darf, obwohl er durch gewissen- und skrupelloses Verhalten, das sich als grobes Verschulden darstellt, einen Schaden verursachte.

Es ist dabei an die Fälle zu denken, in denen der Halter des Luftfahrzeugs dieses nicht hinreichend vorbereitet in den Verkehr brachte, oder Leute mit dessen Wartung beauftragte, von denen er genau wußte, daß sie durchaus als unzuverlässig zu bezeichnen waren. Hierher würde — von Haftung von Hilfspersonen sei noch abgesehen — auch der vom Reichsgericht (117, 102) behandelte Fall zu zählen sein, in welchem ein nicht zum Nachtflug eingerichtetes Flugzeug zu spät startete, während des Fluges in die Nacht geriet und dann verunglückte. Grobes Verschulden würde bei dem Fluge mit einem Landflugzeug über das offene Meer ohne hinreichenden Betriebsstoffvorrat vorliegen, falls sich dann aus diesen Ursachen ein Schaden ergeben würde. Ein schwerer Vorwurf würde

den Halter ferner treffen, wenn er sich den nach § 8 der Verordnung vom 19. Juli 1930 über Luftverkehr vorgeschriebenen Nachprüfungen entzieht und den Apparat weiter außerhalb von Flughäfen in Betrieb setzt oder durch Täuschungen die Weiterzulassung erreicht. Treten dann durch diese Verstöße Schäden auf, dann kann der Verpflichtete sich — weil ein grobes Verschulden vorliegt — nicht auf eine vereinbarte Freizeichnung berufen.

Gleichermaßen muß aber auch dann entschieden werden, wenn den Luftfahrzeughalter als Schadenersatzpflichtigen bei dem Betriebe, d. h. in der Regel während des Fluges, grobes Verschulden zur Last fällt. Das sind z. B. die Fälle, bei welchen er ausdrücklichen gesetzlichen Vorschriften zuwider handelte, beispielsweise ohne zwingenden Grund zu niedrig flog, grundlegende allgemeine Verkehrsregeln nicht beachtete, ohne hinreichendes Können, ohne Fallschirm und Einverständnis des Insassen Kunstflüge versuchte (§ 81 d. V. O. v. 19. Juli 1930) und bei ungünstiger Wetterlage trotz Warnung durch die Luftverkehrsleitung (Polizei) startete.

Ein Beispiel aus der Praxis (s. Hallische Nachrichten, 1933, Nr. 255, S. 3) dürfte das beweisen: Ein alterprobter französischer Verkehrsflieger startete mit einer dreimotorigen Maschine bei schlechtem Wetter (Nebel) trotz dringenden Abratens der Flughafenleitung. Er hoffte Paris noch glücklich erreichen zu können. Infolge des Nebels verunglückte er, sowie sein Mechaniker tödlich.

Als grobes Verschulden muß die Nichtbeachtung von Schießwarnungen angesehen werden, die über die Scharfschießübungen von Heer und Marine in den Luftfahrtschriften (so z. B. N. f. L. 1933, Nr. 38, S. 293; Nr. 40, S. 314/315; Nr. 44, S. 373) fortlaufend veröffentlicht werden. Schwerstes Verschulden kann vorliegen — das wird ein sehr häufiger Fall sein —, wenn einfach während des Fluges jede Aufmerksamkeit außer acht gelassen wurde, indem durch verwerflichen Leichtsinn schwerste Navigationsfehler begangen, die Bordinstrumente nicht genügend beachtet und, in der Hoffnung auf ein Verbleiben in der Fluglage, die Steuerungsorgane losgelassen wurden.

Diese kurzen Beispiele können unmöglich erschöpfend sein, dazu sind die Erscheinungen des täglichen Lebens zu

mannigfaltig. Sie betreffen aber sämtlich Vorkommnisse, die von einem sorgfältigen, gewissenhaften und ordentlichen Luftfahrer beachtet werden und durch entsprechendes Verhalten vermieden werden müssen.

Bei Entscheidungen in der Praxis wird zu beachten sein, daß nicht von vornherein bei jedem Schadensfall ein grobes Verschulden als Ursache vermutet wird. Ein gerechtes Urteil wird sich hier, wie auch sonst, nur von Fall zu Fall finden lassen.

Die Entscheidung, daß der Ausschluß für grobes Verschulden einen Verstoß gegen die guten Sitten begründet, muß folgerichtig auch bei den wichtigsten Erfüllungsgehilfen zutreffen, denn sonst wäre sie von dem Umstand, vielleicht sogar Zufall, abhängig, ob ein Erfüllungsgehilfe tätig wurde oder nicht.

Diese Frage wurde auch vom Reichsgericht (Bd. 117, S. 105/106) nicht übersehen. Es hielt eine Prüfung des Haftungsausschlusses hinsichtlich des Führers des Luftfahrzeugs für erforderlich. Wäre das gewollt, dann hätte nach Treu und Glauben eine derartige Zumutung in nicht mißzuverstehender Weise ausgedrückt werden müssen. Diese Frage ist deshalb zu beachten, weil nach bürgerlichem Recht die Haftung für Hilfspersonen bei Erfüllung eines Vertrages sogar für Vorsatz wegbedungen werden kann. In Betracht kommen hier in erster Linie die Piloten, wie sie bei großen Luftfahrtunternehmungen ausschließlich gebraucht werden, dann aber auch bei größeren Flugzeugen und Luftschiffen mitfliegende Bordmonteure und die im Flughafen neben der Besatzung für den Lufttüchtigkeitszustand des Apparates verantwortlichen Personen, wie die aufsichtführende Person über die Wartung der Flugzeuge und unter Umständen auch leitende Angestellte. Verschulden der gesetzlichen Vertreter einer juristischen Person ist, wie oben S. 35 ausgeführt, wie eigenes Verschulden zu beurteilen.

Diese Ausdehnung des Ausschlusses einer Enthaltungsmöglichkeit ergibt sich wieder aus den tatsächlichen Verhältnissen der Luftfahrt. Piloten, Bordmonteure usw. sind die praktisch bei einem Luftverkehrsunternehmen mit dem Vertragsgegner zusammenkommenden Personen. Sie sind, z. B. für einen Fluggast, gleichzeitig die wich-

tigsten Organe. Es darf im Ergebnis keinen Unterschied ausmachen, ob der Apparat vom Verpflichteten selbst oder dessen Erfüllungsgehilfen geführt wurde. Der Erfüllungsgehilfe, der Pilot, hat im Flugwesen eine ganz besondere Stellung inne. Er unterliegt während seiner Tätigkeit, wie oben auf S. 30/31 dargestellt, kaum einer Kontrolle, ist räumlich unerreichbar und hat alle Entscheidungen selbständig zu treffen, wobei er nicht auf fremde Hilfe rechnen kann. Pilot und Fluggast befinden sich in einer unlösbaren Gefahrengemeinschaft, in der ein Vertragsgegner mangels entsprechender Ausbildung und Kenntnisse sich in einer völlig passiven Lage befindet. Jederzeit sind die Gefahren der Luftfahrt vorhanden, die meist als höchste Lebensgefährdung in Erscheinung treten. Sie werden allein gemeistert von dem Piloten. Dessen eventuell vorhandenen Bordmonteuren als Hilfskräften liegt die gleiche Verantwortung ob. Gewissenlosigkeiten, z. B. Rauchen, verbotswidrige Beförderung von Sprengstoff usw. (§ 67 der Verordnung vom 19. Juli 1930, R. G. Bl. 1, S. 363 ff.), oder Fehler in der Wartung und mangelnde Sorgfalt in der Beaufsichtigung der Motoren während eines Fluges kann Folgen zeitigen, die dann gegebenenfalls auch der beste Pilot nicht mehr abwenden kann.

Diese Verhältnisse sind mit denen bei anderen Beförderungsmitteln garnicht zu vergleichen. Versagt bei einem Automobil der Motor, dann bleibt es einfach stehen, ohne daß sich notwendig eine Gefährdung der Insassen ergeben müßte. Bei einem Fluge bedeutet das eine enorme Steigerung der ständig vorhandenen Gefahren, sodaß z. B. bei ungünstiger Wetterlage und mangelnder Landungsmöglichkeit das Schicksal der Menschen in der Mehrzahl der Fälle schon von vornherein besiegelt ist. Die Möglichkeit eines Fallschirmabsprunges besteht in dem für die Allgemeinheit in Betracht kommenden Fluglinienverkehr nicht. Verstößt der Führer eines Automobils in unverantwortlicher Weise gegen Pflicht zur Aufmerksamkeit und Beachtung der Fahrregeln, dann braucht das noch lange nicht die Schäden zur Folge zu haben, wie sie im gleichen Falle in der Luftfahrt wahrscheinlich eintreten würden.

Aus diesen zwingenden Gründen darf es keinen Unterschied machen, in welcher juristischen Gestalt der den Flug Ausführende dem Vertragsgegner gegenüber tritt, sei es als Verpflichteter aus dem Vertrag, oder sei es als dessen Erfüllungsgehilfe. Die gerechte Lösung dieser Fragen darf nicht von derartigen Zufälligkeiten abhängen. Die tatsächlichen Verhältnisse zwingen dazu, einen Unterschied zwischen Hauptverpflichtetem, z. B. einer juristischen Person, und dem Piloten, der praktisch bei weitem wichtigsten Person, sowie anderen wichtigen Hilfspersonen bei der Frage der Haftungsbegrenzung abzulehnen.

Damit ist für Fluglinien-, Werks- und Sportflurfahrt ein Ergebnis erreicht, das beiden Teilen, dem Luftfahrer sowohl, als auch seinen Vertragsgegnern wenigstens in gewissem Grade gerecht werden wird, und bei dem gerade die heute praktisch bedeutungslose Bezugnahme der Beschränkungen auf die Monopolstellung vermieden wird. Es ist neben der Unmöglichkeit eines Haftungsausschlusses für Vorsatz — auch bei Hilfspersonen der geschilderten Art — aus den entwickelten Gründen der Freizeichnung eine Schranke gesetzt, sobald ein Schaden in gewissenloser, grob fahrlässiger Weise verursacht wurde. In diesem Falle muß die volle summenmäßig nicht begrenzte gesetzliche Haftung eintreten. Die Möglichkeit einer Freizeichnung von der Gefährdungshaftung des Luftverkehrsgesetzes und bei lediglich leichtem Verschulden bleibt im Interesse der Vermeidung unbilliger Erschwernisse und als Folge der herrschenden Konkurrenz- und Vertragsfreiheit daneben bestehen.

Die von Sperl, S. 381 ff. vertretene Ansicht, daß eine Enthaltung von Fahrlässigkeit dann gegen die guten Sitten verstoße, wenn sie sich gleichzeitig als strafrechtlich verbotene Handlung oder Unterlassung darstellt, wäre eine unnötige Behinderung der Entwicklung der Luftfahrt. Es ist nicht einzusehen, warum nicht jemand auf leicht fahrlässig verursachte Schäden im voraus Verzicht leisten darf. Sperl erkennt, daß im Strafrecht allgemeine öffentliche Interessen maßgebend und entscheidend sind. Man wird nicht sagen können, daß diese durch eine derartige frei vereinbarte, private Verhältnisse betreffende Haftungsbegrenzung irgendwie berührt werden könnten. Aus den

gleichen Gründen ist die Ansicht von Kohler, S. 12 abzulehnen, der behauptet, daß die nötige Sorgfalt auch im öffentlichen Interesse zu beachten sei. Diese Meinung dürfte nur soweit begründet sein, als Pflichten der Allgemeinheit gegenüber in Frage stehen.

Die vertretene Ansicht über den zulässigen Umfang einer Freizeichnung wird die zu fördernde Luftfahrt in ihrer Entwicklung nicht unnötig behindern können. Die aufgestellten Sorgfaltspflichten werden von jedem Luftfahrer schon im Interesse der Erhaltung des eigenen Lebens und der kostbaren Maschine usw. beachtet. Wird dennoch gegen diese Mindestpflichten verstoßen, dann wäre es nicht recht und billig, Gewissenlosigkeiten noch rechtlich zu schützen.

Das hohe Pflichtbewußtsein der deutschen Luftfahrer findet auch in der Unfallstatistik seinen Ausdruck. Wie aus den N. f. L., 1933, Nr. 42, S. 348 ersichtlich ist, ereignete sich im Fluglinienverkehr im Jahre 1932 bei insgesamt rund 100 000 Fluggästen und $9\frac{1}{4}$ Millionen Flugkilometern nur ein Unfall, bei dem 3 Fluggäste getötet wurden, sodaß auf rund 3 Millionen Flugkilometer und rund 33 000 Fluggäste erst eine getötete Person zu rechnen ist. Die Regelmäßigkeit im Flugverkehr stieg von 84 % im Jahre 1923 auf 96,8 % im Jahre 1932. Sie hat auf einigen Linien sogar 100 % erreicht.

VI. Unbefriedigende Rechtslage.

Mängel der Haftungsregelung bleiben übrig trotz der Einschränkung, daß eine Enthaftung für grobes Verschulden jedem Luftfahrer, unabhängig von einer Monopolstellung, unmöglich sein soll. Die bestehende Rechtslage kann, in ihrer Gesamtheit betrachtet, heute noch in keiner Weise befriedigen. Bestehen geblieben ist in vollem Umfange der Beweisnotstand des Geschädigten, d. h. die ihm im Falle der Geltendmachung eines Schadens aus Vertrag oder unerlaubter Handlung obliegende Pflicht des Nachweises, daß auf der Seite des Luftfahrers ein Verschulden vorlag. Diesem Umstand kann im Rahmen des § 138 B. G. B. nicht abgeholfen werden. Der Nachweis der Verschuldung wird meist nicht zu führen sein.

VII. Das Warschauer Abkommen.

In aner kennenswerter Weise haben die Deutsche Luft-Hansa A.-G. und die übrigen deutschen, der „Iata“ angeschlossenen, größeren Luftverkehrsunternehmen die im Warschauer Abkommen (s. oben S. 41/42) festgelegten Grundsätze über Haftungen, die diese Fragen im internationalen Verkehr zum Gegenstand haben, auch für den deutschen innerstaatlichen Flugverkehr freiwillig eingeführt. Danach besteht (s. oben S. 41—46) grundsätzlich eine Haftung des Luftfahrers für Verschulden, die allerdings durch Höchstsummen begrenzt ist. Man hat dem Beweisnotstand des Geschädigten Rechnung getragen und die Beweislast umgekehrt. Der Luftverkehrsunternehmer hat also in diesen Fällen den Nachweis zu erbringen, daß ihn kein Verschulden traf. Das ist im Vergleich zur augenblicklichen gesetzlichen Rechtslage, abgesehen vom Ausschluß der Gefährdungshaftung, als eine Verschärfung der Haftungsbestimmungen zu betrachten. (Über dieses Abkommen vgl. Riese, S. 3440 ff. und Meyer, S. 2311 ff.) Man hat den Ausschluß der Gefährdungshaftung mit dem bekannten Hinweis auf die freiwillige Gefahrenübernahme gerechtfertigt. Es wird allerdings ein Unterschied gemacht zwischen Haftung bei Personen- und bei Sachschäden. Eine Verpflichtung zum Schadenersatz soll bei Sachschäden dann nicht eintreten, wenn der Ersatzpflichtige nachweist, daß „der Schaden durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeugs entstanden ist und daß er und seine Leute sonst alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben“. Dieser Unterschied dürfte aber lediglich in den Fällen der Gefahr begründet sein, z. B. bei Navigationsfehlern in schwerster Wetterlage, nicht aber dann, wenn die Gefahr erst durch vorangegangenes grobes Verschulden heraufbeschworen wurde. In diesem Falle kann eine Enthftung nicht Platz greifen. Das wäre eine durch nichts berechtigte Verfälschung der zu Grunde gelegten Rechtsgedanken, die rechtliche Anerkennung nicht finden kann. Eine Darstellung dieser rechtlichen Erwägungen und den Hinweis auf das Gefahrenmoment gibt Wüstendörfer, S. 942:

„In der eigenartigen Ausgestaltung der Verschuldenshaftung für den Fall von Sachschäden steckt der gleiche Kompromißgedanke, wie er dem Seerecht durch die aus dem anglo-

amerikanischen Recht stammenden „Haager Regeln“ geläufig ist (vgl. Wüstendörfer, *The Hague Rules*, 1922): Keine Haftung des Reeders für „nautisches“ Verschulden seiner Leute, Zwangshaftung dagegen für „nautisches“ Verschulden seiner Leute, Zwangshaftung dagegen für „kommerzielles“ Verschulden. „Nautisches“ Verschulden bedroht Reeder wie Luftfahrtunternehmer im Fall ihrer Haftbarmachung mit großem Schadensrisiko und ist doch nur ein Verschulden oft nur geringfügiger Art, nichts als ein Urteilsirrtum, ein unrichtiges Steuermanöver im Augenblick höchster Gefahr, ein Versagen des Flugzeugführers für eine einzige Sekunde. „Kommerzielles“ Verschulden dagegen kann durch geeignete Überwachungsmaßregeln leicht verhindert werden, und eine Freizeichnung von der Haftung für nachlässige Ladungsbehandlung empfinden die Ladungsbeteiligten als besonders unbillig.“

Diese Erwägungen sind zutreffend und können mit vollem Recht in der Luftfahrt angewendet werden. Man wird sie noch dahin erweitern können, daß, wie Meyer, S. 2311 ausführt, der Halter nicht für diejenigen Schäden haften soll, „die er nicht in Verletzung der ihm obliegenden Rechtspflichten, sondern in Erfüllung dieser Pflichten rechtmäßig macht, indem er zur Abwehr drohender Gefahr rechtlich erlaubte Rettungshandlungen vornimmt, bei denen er dann den Passagieren oder Warenversendern absichtlich Schaden zufügen mußte“.

Zweifel können hinsichtlich der Frage auftauchen, wann nun der Nachweis der Nichtverschuldung durch den Luftfahrtunternehmer als geführt zu gelten hat. In einem totalen Schadensfalle, bei dem Untersuchungen an den verbliebenen Resten ergebnislos verlaufen, wird der Nachweis, daß das Flugzeug in tadellosem Zustande startete und von erstklassigen Piloten bedient wurde, nicht hinreichen können. Damit ist nicht bewiesen, daß während des Fluges nicht irgendwelcher Fehler begangen wurde. Vielmehr dürfte gerade „prima facie“ bewiesen sein, daß irgendwelcher Fehler begangen wurde und daß ein Verschulden die Ursache war. Man muß, wenn jemand in einem solchen Falle seiner Haftung ledig werden will, den einwandfreien Nachweis der Nichtverschuldung verlangen.

Die von den deutschen, der „Iata“ angeschlossenen Luftverkehrsunternehmen eingeführte Klausel, kennt die Beschränkung des Luftverkehrsgesetzes auf eine starre Gesamthaftsumme nicht. Im Rahmen der eingeführten Verschuldenshaftung wird bis zur Höchstsumme in jedem einzelnen Schadensfall gehaftet. Damit werden die un-

billigen Ergebnisse, je nachdem ob ein Flugzeug mehr oder weniger stark besetzt war, vermieden. Im Hinblick auf die in der übrigen Verkehrswirtschaft ohne Vergleichsmöglichkeit dastehenden hohen Sorgfaltspflichten des Luftfahrers, verstößt es aber trotzdem gegen die guten Sitten und widerspricht es dem allgemein geltenden Grundsatz von Treu und Glauben, wenn im Falle grobfahrlässiger Schadenszufügung — auch vorsätzlicher durch Erfüllungsgehilfen wie Piloten usw. — eine Höchstsumme Geltung haben soll. Sie kann, da sie bei der Personenbeförderung nur 20 000 RM beträgt, im Einzelfall vollständig unzureichend sein. Man denke nur an den Tod des Ernährers einer zahlreichen Familie. Es darf hier nicht geschehen, daß das Gesetz trotz verwerflichen Leichtsinnes des Schädigers in Wirklichkeit nicht den Geschädigten, sondern den Schadenstifter schützt. Die einem Schadenersatzberechtigten gesetzlich zustehenden Ansprüche, die im täglichen Leben für jeden Menschen, ohne summenmäßig begrenzt zu sein, gelten, können in derartigen Fällen nicht beschränkt werden.

Man wird auch nicht sagen können, daß ein Verstoß gegen die guten Sitten in den erwähnten Punkten deshalb nicht mehr gegeben sein könne, weil der Gesetzgeber selbst die Warschauer Grundsätze im Dezember 1933 in Deutschland für internationale Transporte eingeführt habe und eine Übertragung dieser Haftungsregeln auch auf den innerdeutschen Verkehr nur dem Willen des Gesetzgebers entsprechen könne, also niemals unsittlich sein kann. Demgegenüber ist zu sagen, daß man es für zweckmäßig gefunden hat, die Warschauer Grundsätze eben noch nicht für den nationalen Luftverkehr einzuführen, denn diese können zu einem großen Teil nur ein Kompromiß zwischen den Rechten der Vertragsstaaten darstellen. Gerade das Abgehen von völliger Freizeichnung beweist, daß die gesamten Haftungsfragen noch in der Entwicklung begriffen sind. Zwar wäre es, wie Pfundtner-Neubert unter Luftverkehr 2, S. 1 ausführt,

„im Interesse der Klarheit und inneren Rechtseinheit erwünscht gewesen, die Regeln des Abkommens durch Einarbeitung in das Luftverkehrsgesetz auch auf den rein innerdeutschen Luftverkehr und auf den Verkehr mit Nichtvertragsstaaten auszudehnen. Man hat hiervon vorerst noch abgesehen, um zunächst die Brauchbarkeit der neuen Regeln für die Praxis zu erproben.“

Gerade diese letzte Erwägung aber rechtfertigt die Prüfung der Warschauer Grundsätze unter dem Gesichtspunkt des § 138 B.G.B. für den innerdeutschen Luftverkehr.

Es ergibt sich also, daß die Frage der Freizeichnung im deutschen Luftverkehr im Rahmen des § 138 B.G.B. nur eine unvollkommene Lösung finden kann. Eine gesetzliche Lösung dieser Frage ist bisher nicht erfolgt. Das ergibt sich, wie Wille, S. 3156 sagt, aus dem selbst heute noch bestehenden Mangel hinreichender Erfahrung. Die gesetzlich eingeführten Grundsätze des Warschauer Abkommens von 1929 über die internationalen Transporte — aber nur zwischen den Vertragsstaaten —, können für die Fragen des innerdeutschen Luftrechts nur insoweit von Bedeutung sein, als erkennbar ist, daß die uneingeschränkte Freizeichnungsklausel Begrenzungen unterworfen wird.

Die neue, durch den Beitritt Deutschlands zum Warschauer Abkommen geschaffene Lage, sowie auch die freiwillige Einführung der Warschauer Grundsätze durch die „Iata“, beweisen eben nochmals mit aller Klarheit, daß mit den bisher vertretenen Ansichten und rechtlichen Lösungen die Freizeichnungsfrage noch in keiner Weise endgültig gelöst war. Bemerkenswert ist aber, daß auf diesem neu verfolgten rechtlichen Wege die Frage der Monopolstellung keinerlei Bedeutung mehr besitzt. Man hat also schon 1929 erkannt, daß die von der Mehrzahl der Autoren vertretene Ansicht (S. 50 ff.) ein gerechtes und beide Teile befriedigendes Ergebnis nicht herbeiführen konnte.

Eine analoge Anwendung der Warschauer Grundsätze auf den innerdeutschen Verkehr kann — namentlich im Hinblick auf die Umkehrung der Beweislast, die Höchstsummen und angesichts der gegensätzlichen noch herrschenden Rechtslage — nicht stattfinden, obwohl sie in bemerkenswerter Weise den Versuch darstellen, eine Synthese zwischen den zu fördernden Interessen der Luftfahrt und ihren gleichfalls zu schützenden Vertragsgegnern zu schaffen. Innerhalb des § 138 B.G.B. bot sich aber die Möglichkeit, die unbilligsten Ergebnisse schrankenloser Vertrags-

freiheit für den gesamten deutschen Luftverkehr, also Fluglinien-, Werks- und Sportluftfahrt, zu vermeiden.

Nicht erfaßt werden von der entwickelten Rechtsansicht alle Handlungen, die mit dem Betriebe eines Luftfahrzeuges und den dazu gehörigen wichtigsten Vorbereitungs- handlungen nichts zu tun haben. Das sind die Fälle der Schadenszufügung z. B. im Autozubringerdienste — Verspätungen! — oder auch Verletzungen und Sachbeschädigungen, wie sie jederzeit im täglichen Leben vorkommen können und die sich vielleicht im Warteraum eines Zwischenlandeplatzes ereignet haben. Hier sind nicht die typischen Gefahren der Luftfahrt usw. gegeben; es besteht daher kein Anlaß, von den hierfür in Rechtsprechung und Schrifttum ausgearbeiteten Grundsätzen, die auch Freizeichnungen von grober Fahrlässigkeit zulassen, abzuweichen.

VIII. Freizeichnung bei Ansprüchen gegen Erfüllungsgehilfen.

Bezogen sich die bisherigen Untersuchungen auf Freizeichnungen eines irgendwie vertraglich Verpflichteten für eigenes schädigendes Verhalten oder auch das seiner Erfüllungsgehilfen, so ist noch der direkte Anspruch eines Geschädigten gegen einen Erfüllungsgehilfen, z. B. einen Piloten aus unerlaubter Handlung (§§ 823 ff. B. G. B.) zu beachten, bei welchem kein Vertragsverhältnis zum Geschädigten erforderlich ist, auf welchen sich aber Freizeichnungen auch erstrecken können; so beispielsweise die Klauseln S. 39—41. Diese Frage ist bisher in keiner veröffentlichten Untersuchung erwähnt worden. Will sich ein Erfüllungsgehilfe von möglicherweise gegen ihn gerichteten Ansprüchen freizeichnen, weil er aus unerlaubter Handlung persönlich haftbar sein könnte, dann unterliegt auch er insoweit dem Verbot aus § 276 B. G. B. In folgerichtiger Durchführung der dargestellten Ansichten, ist eine Freizeichnung im übrigen zuzulassen, jedoch muß auch hier eine Enthftung für grobe Fahrlässigkeit ausgenommen bleiben. Sämtliche für die Unmöglichkeit eines Ausschlusses der Haftung für Verschulden dieses Grades vorgebrachten Gründe treffen auch hier in vollem Umfange zu.

Das Ergebnis dieser gesamten vorstehenden Erörterungen wird hinsichtlich seiner praktischen Brauchbarkeit gestützt durch die in der Schweiz und in Österreich herrschende Rechtslage (S. 63/64 und 66). Es findet ferner eine wesentliche Grundlage im Warschauer Abkommen selbst, sowie in den von diesem abgeleiteten Beförderungsbedingungen der „Iata“, wo bestimmt wird, daß der Inhalt abgeschlossener Verträge notfalls durch die in einem Lande bestehenden zwingenden gesetzlichen Bestimmungen ersetzt, bzw. ergänzt werden soll. Wie Döring, Syndikus der Deutschen Luft-Hansa A.-G., in Eisenb. u. verkehrsr. Entschdgn., Bd. 54, H. 2, S. 96 ausführt, sind damit die Fälle der vorsätzlichen Verursachung durch den vertraglich Verpflichteten und auch seiner Leute, als auch die Fälle gemeint, bei denen ein Schaden durch ein Verschulden herbeigeführt wurde, „das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht“.

§ 13.

Versicherung und Enthftung.

Nach § 29 des Luftverkehrsgesetzes hat der Luftfahrzeughalter zur Sicherung der Schadenersatzforderungen eine Haftpflichtversicherung abzuschließen oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit zu leisten.

Über Einzelheiten dieser Frage vergleiche Döring, „Die Luftversicherung, Entwicklung, Recht und Technik“; Döring, „Haftpflicht und Versicherung der Lufttransportunternehmungen“; auch Schleicher, S. 124 ff.

Diese wirtschaftliche Sicherung seiner Ansprüche ist für einen Geschädigten bedeutungslos, wenn er auf seine gesetzlichen Rechte Verzicht geleistet hat, sodaß diese Zwangsversicherung dann nur gegenüber unbeteiligten Dritten praktische Bedeutung erlangt.

Wie entwickelt wurde, ist eine Freizeichnung von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit des Halters als Hauptschuldners und seiner wichtigsten Erfüllungsgehilfen nicht möglich, da das gegen die guten Sitten verstoßen würde. Es fragt sich, ob dieser Verstoß gegen § 138 B. G. B. durch Schaffung anderweiter Ersatzmöglichkeiten für einen Geschädigten beseitigt wird.

Als Ausgleich für den Ausschluß ihrer Haftung pflegen die Luftfahrzeughalter in der Regel eine Versicherung zu Gunsten ihrer Vertragsgegner abzuschließen. Meist geschieht das ohne weiteres, in manchen Fällen wird ausdrücklich Gelegenheit hierzu auf eigene Kosten des Fluggastes oder Warenversenders geboten (s. oben S. 39).

Über Auslegungsschwierigkeiten hinsichtlich des Haftungsumfangs, bzw. Ausschlusses bei Verzichten von Vertragsgegnern in derartigen Fällen, vgl. Arch. f. Luftrecht, Bd. III, 1933, S. 91 ff.

Umgekehrt schließen die deutschen Versicherungsgesellschaften, wie Tauber, J. W., 1927, S. 162 mitteilt, mit Luftfahrzeughaltern nur dann Versicherungen ab — auch die obligatorische Versicherung aus § 29 des Luftverkehrsgesetzes —, wenn die Freizeichnung gegenüber den Vertragsgegnern vereinbart wird.

Den einen öffentlichen Fluglinienverkehr betreibenden Luftfahrtunternehmen und den kleineren, einen Fluglinienverkehr nicht betreibenden Unternehmen, wie z. B. Rundflugunternehmen u. dgl., können von der „obersten Landesbehörde“ (§ 115 der Verordnung über Luftverkehr) nach § 11 L. V. G. und §§ 53, 54 der genannten Verordnung vom Reichsluftfahrtministerium bei ihrer Zulassung Auflagen gemacht werden, nach denen sie zum Abschluß einer Unfallversicherung verpflichtet sind, falls sie die gesetzliche Haftung (§§ 19 ff. L. V. G.) gegenüber beförderten Personen ausschließen wollen. Die Werks- und Sportluftfahrt wird also hiervon nicht betroffen.

Die entsprechende Auflage für deutsche Luftfahrtunternehmen, die mit Genehmigung des Reichsministers für Luftfahrt — die früheren Befugnisse des Reichsverkehrsministers sind auf den Reichsminister für Luftfahrt übergegangen; vgl. R. G. Bl. 1933, I, S. 35 und 241 — Fluglinien des öffentlichen Verkehrs betreiben, lautet (Text bei Schleicher, S. 307):

„Sofern das Luftfahrtunternehmen durch Vereinbarung mit den von ihm zu befördernden Personen diesen gegenüber seine Haftpflicht (§ 19 ff. LuftVG.) ausschließt, hat es zugunsten jeder dieser Personen eine Unfallversicherung zu folgenden Sätzen abzuschließen:

- a) 25 000 RM für den Todesfall,
- b) 25 000 RM für den Fall dauernder Invalidität und
- c) 25 RM für den Tag bei vorübergeh. Arbeitsbehinderung.

Falls das Luftfahrtunternehmen einen Haftungsausschluß mit den zu befördernden Personen nicht vereinbart, hat sich die von ihm als Luftfahrzeughalter abgeschlossene Haftpflichtversicherung auch auf die Haftpflicht für diese Personen zu

beziehen, und zwar bis zur Höhe der in § 23 LuftVG. genannten Beträge. Entsprechendes gilt, falls durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit geleistet wird.“

Die Auflage für die vom Reichsminister für Luftfahrt genehmigten Luftfahrtunternehmen lautet (Text bei Schleicher, S. 305):

„Sofern das Luftfahrtunternehmen durch Vereinbarung mit den von ihm zu befördernden Personen diesen gegenüber seine Haftpflicht (§§ 19 ff. LuftVG.) ausschließt, hat es zugunsten jeder dieser Personen eine Unfallversicherung mindestens zu folgenden Sätzen abzuschließen:

- a) 10 000 RM für den Todesfall,
- b) 10 000 RM für den Fall dauernder Invalidität und
- c) 10 RM für den Tag bei vorübergehender Arbeitsbehinderung.

Falls das Luftfahrtunternehmen einen Haftungsausschluß mit den zu befördernden Personen nicht vereinbart, hat sich die von ihm als Luftfahrzeughalter abgeschlossene Haftpflichtversicherung auch auf die Haftpflicht für diese Personen zu beziehen, und zwar bis zur Höhe der in § 23 LuftVG. genannten Beträge. Entsprechendes gilt, falls durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren Sicherheit geleistet wird.“

Man sieht also hier, daß man die mit völliger Freizeichnung verbundene Umkehrung der gesetzlichen Haftung innerhalb der Personenluftfahrt als unbillig empfand und einen allgemeinen — nicht nur auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkten — Schutz der Beförderten erreichen will. Allerdings bewegen sich die Versicherungssummen in sehr engen Grenzen.

Wird lediglich Gelegenheit zur Versicherung auf Kosten des anderen Teils geboten, dann bleibt die entwickelte Rechtslage vollkommen unverändert. Ein Verstoß gegen die guten Sitten kann nicht dadurch ausgeschlossen werden, daß neben dem Verzicht auf gesetzliche Rechte noch Versicherungskostentragung vom anderen verlangt wird. Aus diesem Grunde kann die Ansicht von Döring, Z. L. R., 1927, S. 211, ein Verzicht sei nicht unsittlich, wenn die Versicherung für den anderen Teil lediglich eine Unkostenfrage darstelle, nicht zutreffen. Angesichts des Risikos einer Luftreise und des Verzichts des Versicherten auf seine Ansprüche, sodaß ein Versicherer nicht mehr gegen den schuldigen Luftfahrzeughalter vorgehen könnte, wird in der Regel der für die Versicherung zu zahlende Betrag verhältnismäßig hoch sein. Seine Aufbringung kann, selbst wenn man den Interessen der Luftfahrt weitgehendst entgegen kommt, nicht zugemutet werden. Ein Beispiel hierfür findet sich bei Wolff, S. 31, in welchem bei einer

250 Kilometer langen Flugstrecke die Versicherungsprämie den Flugpreis fast erreicht. Wird also lediglich Versicherungsmöglichkeit auf fremde Kosten, d. h. des Vertragsgegners geboten, dann haftet der Luftfahrzeughalter sowohl für eigenen Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit als auch für das Verschulden seiner wichtigsten Erfüllungsgehilfen in gleichem Grade. Hierbei besteht für einen Geschädigten die Möglichkeit, die Zwangsversicherung (§ 29 L. V. G.) in Anspruch zu nehmen. Diese ist aber in Anlehnung an die Höchstsummen des Luftverkehrsgesetzes summenmäßig begrenzt. Weitergehende Schäden müssen gegen Halter und Erfüllungsgehilfen auf Grund der persönlichen Haftung geltend gemacht werden.

Aber auch in den Fällen der gewollten totalen Freizeichnung, aber gleichzeitiger, freiwilliger und automatischer Versicherung, z. B. infolge einer Auflage durch den Reichsminister für Luftfahrt, der Vertragsgegner durch den Luftfahrzeughalter (s. S. 39 und 46/47), kann dieser Umstand die grundsätzliche Sittenwidrigkeit der Enthaltungsklausel nicht ausschließen. Das Reichsgericht (R. G. Z. 106/386; besprochen in J. W., 1926, S. 570) äußert hierzu eine durchaus richtige Ansicht. Es ist zu beachten, daß einem Luftfahrer die Pflicht aus dem Vertrag obliegt, die Beförderung ohne Schädigung des Körpers und der Ware auszuführen. Dem Interesse eines Fluggastes oder Warenversenders ist aber damit nicht gedient, daß er, anstatt gesund zu bleiben oder über eine Ware verfügen zu können, auf eine Forderung gegen eine Versicherungsgesellschaft angewiesen ist. Diese kann bei einem Personenschaden niemals zur Wiedergutmachung führen, sie bleibt ein unvollkommener Ersatz, der vielleicht sogar noch summenmäßig viel zu wünschen übrig läßt. Die Versicherung des Luftfahrzeughalters vermag nichts an seinen grundsätzlichen Sorgfaltspflichten zu ändern. Es sind hier die Ausführungen von Marton, S. 41 zutreffend, der mit Recht hervorhebt, daß Ersatzpflichten immer nur etwas Sekundäres darstellen können:

„In dem durch die Normverletzung hervorgerufenen zivilrechtlichen Restitutionsbefehl ist zwar die Idee der Wiederherstellung die begrifflich erste und die Prävention erscheint nur als eine Rückwirkung derselben, doch ist das Verhältnis beider zueinander vom Gesichtspunkt des praktischen Lebens und des Gesetzgebers aus gerade umgekehrt: es ist weit wichtiger den

künftigen Schäden vorzubeugen, als die in concreto vorliegenden ersetzen zu lassen“, (vgl. auch J. W. 1931, S. 3085).

Die vom Gesetzgeber gewollten Sorgfaltspflichten sollen ja — im Verein mit einer eventuellen Haftung — immer ein Ansporn zu größter Aufmerksamkeit und damit Schadenverhütung sein. Einem Vertragsgegner müssen ständig, unabhängig von irgendwelchen Versicherungen, hinreichende Garantien für Unversehrtheit von Körper und Ware zur Seite stehen, die ihren Ausdruck in den gesetzlichen Sorgfaltspflichten finden. Werden Sorgfaltspflichten zu weitgehend ausgeschlossen, dann besteht der Verstoß gegen die guten Sitten. Dieser wird aber durch eine Versicherung deshalb nicht ausgeschlossen, weil die zu leistende Versicherungssumme nur ein Schadenersatz für durch Verletzung bestehender Sorgfaltspflichten angerichtete Schäden sein kann.

Ein Beispiel für die häufige Unzulänglichkeit des durch eine Versicherung gewährten Ersatzes, bietet die Lage bei dem größten deutschen Luftverkehrsunternehmen.

Die Deutsche Luft-Hansa A. G. versichert ihre Fluggäste — nicht Warenversender — automatisch für den Fall vollständiger Invalidität in Höhe von 25 000 RM. Bei vollständigem Verlust eines Zeigefingers werden aber nur 10 %, eines anderen Fingers nur 5 % dieser Höchstsumme gezahlt (s. Versicherungsbedingungen der Allianz und Stuttgarter Verein Versicherungs A. G. für die Deutsche Luft-Hansa A. G.). Bei teilweisem Verlust verringern sich diese Sätze noch verhältnismäßig. Verliert nun z. B. bei einem durch gröbste Fahrlässigkeit verursachten Flugunfall ein berühmter Pianist oder Chirurg einen Finger, dann wird der zu leistende Ersatz aus der Versicherung niemals auch nur annähernd den wirklichen Schaden decken können. Dem Verletzten stehen in einem solchen Falle, wenn er die Versicherung in Anspruch nimmt, Haftpflichtansprüche aus Vertrag gegen das Luftverkehrsunternehmen nicht zu, da, wie aus der Rückseite der Passagierflugscheine ersichtlich ist, weitere Ansprüche dann ausgeschlossen sein sollen. Im angeführten Beispiel wäre es wahrscheinlich erheblich günstiger, Ansprüche aus der Fluggastunfallversicherung nicht zu erheben und sich auf die vertraglichen Ansprüche zu beschränken, bei denen prozentuale Berechnungen wie bei der Versicherung nicht

100

in Betracht kommen. Einen Vorteil bietet die Versicherung dieser Gesellschaft nur da, wo rechtswirksam die Haftung ausgeschlossen worden ist.

Im übrigen dürfte selbst dann, wenn der Versicherungshöchstbetrag ausgezahlt wird (Todesfall 25000 RM) dieser Betrag ungenügend sein, wenn der — meist aus guten Verhältnissen stammende — Getötete Frau und minderjährige Kinder hinterläßt.

Diese Beispiele zeigen aber auch, daß die von Arndt, S. 39—45 entwickelte Ansicht, eine gesetzliche obligatorische Versicherung — bei Freizeichnungen wird eine ev. freiwillige des Luftfahrtunternehmers dieser gleichzusetzen sein — vermeide Prozesse, vereinfache die Gesetzgebung usw., höchstens bei kleinen Schadensfällen zutreffen kann. Die Höchstsumme einer derartigen Versicherung kann im Einzelfall, z. B. bei Siechtum, sehr leicht überschritten werden, ohne daß es sich um einen besonders wohlhabenden Geschädigten zu handeln braucht. Diese Bedenken kann auch Arndt's Hinweis — S. 44 — auf eine fakultative Zusatzversicherung durch den Luftreisenden selbst nicht beseitigen.

§ 14.

Die Form der Enthaftung.

Will sich der Luftfahrzeughalter auf eine vereinbarte Enthaftungsklausel berufen, dann muß er deren Zustandekommen nachweisen. Dieser Nachweis wird in den Fällen keine Schwierigkeiten bereiten, in denen die Freizeichnung von der gesetzlichen Haftung schriftlich vereinbart wurde. Diese Form der Haftungsbegrenzung war im Anfang der Fluglinienluftfahrt und ist heute in der Werks- und Sportluftfahrt allgemein üblich. Häufig wird noch eine polizeiliche Beglaubigung verlangt, so z. B. bei der Klausel S. 39 Mitte.

Beweisschwierigkeiten werden sich jedoch sofort da einstellen, wo eine derartige Klausel nicht ausdrücklich vereinbart wurde. Grundsätzlich besteht, bedingt durch die im bürgerlichen Recht herrschende Formfreiheit, die Möglichkeit einer stillschweigend vereinbarten Haftungsbegrenzung, die sich unter Umständen darin äußern kann, daß

der Fluggast oder Warenversender in Kenntnis des Willens des Luftfahrzeughalters, nicht haften zu wollen, widerspruchslos den Flugschein oder Luftfrachtbrief annimmt und die Durchführung des Transportes duldet. Ob aber der Einzelfall dieser Lage entspricht, wird in der Regel der Luftfahrzeughalter zu beweisen haben und muß stets Tatfrage bleiben.

Auf eine stillschweigende Vereinbarung wird dann niemals geschlossen werden können, wenn der andere Teil keine rechte Vorstellung von den verwickelten Haftungsbestimmungen aus Luftverkehrsgesetz und bürgerlichem Recht hatte — was meistens der Fall sein wird — und ihm nicht mit hinreichender Deutlichkeit die gewollte Freizeichnung kundgegeben wurde. Es muß in folgerichtiger Fortführung des reichsgerichtlichen Grundsatzes, daß Freizeichnungsklauseln nicht ausdehnend ausgelegt werden dürfen, bei Beurteilung derartiger Fälle, wo ein stillschweigender Verzicht auf gesetzliche Rechte behauptet wird, ein äußerst strenger Maßstab angelegt werden. Die sich meist ergebenden Schwierigkeiten hat auch der französische Gesetzgeber erkannt und im Art. 42 des französischen Luftverkehrsgesetzes vom 31. Mai 1924 (s. oben S. 64) eine ausdrückliche Klausel vorgeschrieben.

Gerade weil die Luftverkehrsunternehmen, die auf Fluggäste angewiesen sind, kein ausgesprochenes Interesse haben, auf den gesamten Umfang der Klausel und mit aller Deutlichkeit auf sie hinzuweisen, kann sich sehr leicht ein versteckter Dissens ergeben. Aus der Erwägung heraus, daß in derartigen Fällen mit der Annahme eines stillschweigenden Verzichts sehr vorsichtig und maßvoll zu verfahren ist, wird die Tatsache allein, daß ein Personen- oder Gütertransport durchgeführt wurde, im allgemeinen nicht genügen, den Nachweis des Verzichts als erbracht anzusehen. Man wird einem Fluggast, der z. B. in einem Kurort einmal an einem Rundflug teilnimmt, sich aber nicht die geringsten Gedanken über Haftungsfragen gemacht hat, weil er hierauf nicht hingewiesen wurde, oder wenn die Klausel durch Plakate oder auf dem Flugschein nicht auffällig genug kenntlich gemacht war, nicht Verzicht zur Last legen können. Hier tritt eben die gesetzliche Haftung ein.

Wie Schleicher, S. 106 sagt, muß auch

„gegenüber Flugschülern die Haftung ausdrücklich ausgeschlossen werden, eine stillschweigende Übernahme der Gefahr durch sie ist nicht anzunehmen. Es genügt nicht, wenn in den Aufnahmebedingungen des Ausbildungsunternehmens bestimmt wird, daß die Schüler in bestimmter Höhe gegen Unfall versichert sind; denn die Versicherung ist durch § 29 L. V. G. ohnedies geboten. Will die Schule ihre Haftpflicht nach § 19 ausschließen, so muß sie dies ausdrücklich in den Aufnahmebedingungen zum Ausdruck bringen und dadurch mit den Schülern vereinbaren.“

Aus der Forderung, daß eine Enthftung vertraglich klar ausgedrückt werden muß, ergibt sich auch die Ablehnung der Ansicht, daß bei unentgeltlichen Beförderungen die gesamte oder wenigstens die Haftung aus dem Luftverkehrsgesetz durch stillschweigenden Verzicht ausgeschlossen wird, wie es Bredow-Müller, S. 261; Kickstat, S. 111 und Groß, S. 33 annehmen wollen. Diese Ansicht ist eine Verkennung der wahren Rechtslage, die in den klaren gesetzlichen Bestimmungen ihren Ausdruck gefunden hat. Auch bei unentgeltlichen Beförderungen besteht, wie oben S. 23—25 ausgeführt worden ist, eine vertragliche Haftung neben der aus dem Luftverkehrsgesetz. Sie ergibt sich aus einem Garantievertrag. Man kann nicht, nur weil ein Flug unentgeltlich ausgeführt wurde, vom Erfordernis der klaren und ausdrücklichen Vereinbarung eines Verzichts abgehen und erstens das Vorliegen eines Vertrages ablehnen und zweitens die Haftung aus dem Luftverkehrsgesetz als stillschweigend ausgeschlossen betrachten. Das würde auf eine höchst bedenkliche Minderung der Sorgfaltspflichten hinauskommen. Sie würden in Wirklichkeit garnicht mehr bestehen. Ein Fluggast wäre vollständig schutzlos. Diesem würde bei Geltendmachung eines Anspruchs aus Delikt der Nachweis des Verschuldens — wenn er überhaupt mit dem Leben davon kam — meist mißlingen. Das Ergebnis wäre eine Umkehrung der vom Gesetzgeber für recht und billig gehaltenen Rechtslage und völlige Verschiebung der gesetzlichen Verteilung von Rechten und Pflichten. Daran kann auch der Einwand nichts ändern, daß jemand, der derartige Gefälligkeiten erweist, durch stillschweigende Vereinbarung wenigstens nicht für den Schaden haften soll, der ohne sein Verschulden entstanden ist, daß er analog den §§ 521, 599, 690 B. G. B. nur für grobe Fahrlässigkeit einstehen soll

— so die Regelung im italienischen Recht, Art. 37 — und daß unter Umständen ein Mitverschulden des Geschädigten vorliegt, wenn er Gefahrenmomente erkannte und sie dennoch auf sich nahm (vgl. Geigel, S. 37; R. G. Z. 67/431; J. W. 1910, S. 234, Nr. 12). Diese — größtenteils an den Verhältnissen des Automobils entwickelte — Ansicht, die übrigens in der Rechtsprechung auch erhebliche Einschränkungen erfahren hat, vgl. das bei Staudinger zu § 823 B. G. B. — S. 1790 Mitte — angeführte Schrifttum, auch Behrend, Recht, 1919, S. 291, paßt schlecht auf die Gegebenheiten der Luftfahrt.

Die gleiche Ansicht wird in einer Entscheidung des Landgerichts Halle (S.) aus dem Jahre 1931 — abgedruckt in Arch. f. Luftrecht, Band II, 1932, S. 185 ff.; vgl. auch Eisenbahn- u. verkehrsr. E., Bd. 54, S. 158, Nr. 77 — vertreten, nach der die „für das Kraftfahrzeugrecht ausgebildeten Rechtsgrundsätze für die Haftung bei Gefälligkeitsfahrten sich heute noch nicht auf den Luftverkehr ausdehnen lassen.“ „Einen so weitgehenden Verzicht kann man nach allgemeinen Billigkeitserwägungen nicht als Willen des unentgeltlich Mitfahrenden unterstellen. Daß ein solcher Verzichtswille praktisch auch nie unterstellt wird, ergibt sich aus der Übung des deutschen Luftfahrtverbandes, daß von jedem Mitfahrer eine ausdrückliche Verzichtserklärung verlangt wird.“

Gefährlichkeit und Beweisnotstand veranlaßten die Einführung der Gefährdungshaftung, weil man erkannt hatte, daß die Haftungsbestimmungen aus einem Gesetz mit Gefährdungshaftung häufig die einzigen Rechtsgrundlagen für Schadenersatzansprüche bilden würden, da der Nachweis einer Verschuldung oft eine Unmöglichkeit darstellen wird. Aus diesen Gründen sind auch der stillschweigende Ausschluß der Haftung aus dem Luftverkehrsgesetz und sonstige Begrenzungen abzulehnen. Die andere Ansicht führt, da bei ausdrücklichen Freizeichnungen immer zuerst die Gefährdungshaftung wegbedungen wird, zu dem Ergebnis, daß sich jeder schadenersatzpflichtige Luftfahrzeughalter in derartigen Fällen auf die stillschweigende Vereinbarung berufen wird. Damit wären — da es wohl bei entgeltlichen Beförderungen nie vorkommt, daß eine Freizeichnungsklausel nicht vereinbart wird; jeden-

falls wäre das eine große Seltenheit — die Haftungsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes für Passagiere und Warenversender praktisch überhaupt aufgehoben.

Es kann in solchen für den anderen Teil, namentlich Unterhaltsberechtigte, lebenswichtigen Fragen erwartet werden, daß der Luftfahrzeughalter die ihn betreffenden gesetzlichen Haftungsbestimmungen kennt und daß er sie ausdrücklich innerhalb des gesetzlich zulässigen Rahmens ausschließt, wenn er seine Haftung beschränken will.

Im übrigen dürfte diese Streitfrage eine erhebliche praktische Bedeutung nicht besitzen, da es heute in der Werks- und Sportluftfahrt durchweg üblich ist, angesichts der Schärfe der gesetzlichen Haftung die Freizeichnung schriftlich zu vereinbaren.

Eine schriftliche Vereinbarung ist aber heute nicht mehr bei den großen Luftverkehrsunternehmen für ihren Fluglinienbetrieb üblich. In Betracht kommen hier die Deutsche Luft-Hansa A. G., die Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft m. b. H., die Deutsche Verkehrsflug A. G. und die Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H., die alle ihre Verträge zu einheitlichen Beförderungsbedingungen abschließen. Auf diese Gesellschaften können die bei Transportanstalten entwickelten Grundsätze angewendet werden, nach denen die öffentliche Bekanntmachung der Beförderungsbedingungen genügt, um Vertragsbestandteil zu werden (vgl. Dür.-Hachenburg, Bd. I, S. 587, Anm. 41 und R. G. Z. 103/84; 109/304).

Abgesehen von den vorgenannten Gesellschaften, können diese Grundsätze — die schon zu Bedenken Anlaß geben, denn praktisch wird eine Vertragspartei zum Gesetzgeber erhoben und außerdem sind die Grenzen der Anwendung sehr schwer zu finden — im deutschen Luftverkehr weiter keine Anwendung finden, selbst wenn die betreffende Luftverkehrsgesellschaft einer größeren Interessengruppe oder Verband, wie z. B. der „Iata“, angeschlossen sein sollte. Vom anderen Teil ist hier nicht zu erwarten, daß er überhaupt das Bestehen besonderer Bedingungen vermutet. Die Verhältnisse in der Luftfahrt sind in diesem Punkte mit denen auf anderen Gebieten

des Wirtschaftslebens, z. B. dem Speditionsgewerbe, nicht zu vergleichen, weil die Zahl derer, die Lufttransportverträge abschließen, immer noch verhältnismäßig gering und — insbesondere im Personenverkehr — hinsichtlich ihrer Zusammensetzung sehr wechselvoll ist.

Im übrigen ist, damit die Beförderungsbedingungen Vertragsbestandteil werden, Voraussetzung, daß sie wirklich öffentlich bekanntgemacht worden sind und von jedem Vertragsgegner ohne besondere Mühe gesehen und eingesehen werden können. Es darf nicht, wie in dem Fall R. G. Z. 103/87, vorkommen, daß die Bedingungen in den Geschäftsräumen nur schwer zu finden sind. Das ist insbesondere deshalb zu fordern, weil im allgemeinen der Beförderungsvertrag mit mündlicher Einigung abgeschlossen ist und nicht erst mit Übergabe des Flugscheines, der lediglich als Legitimationszeichen ähnlich der Garderobenmarke — da der Flugschein in der Regel nicht übertragbar ist — zu werten ist, sodaß die häufig auf der Rückseite des Flugscheines noch abgedruckten Haftungsbegrenzungen unter Umständen nicht Vertragsbestandteil geworden sind. Es ist hier davon auszugehen, daß nach Abschluß eines Vertrages nicht einseitig vom anderen Teil durch Übergabe von irgendwelchen Schreiben oder auch durch Aufdrucke auf Rechnungen, die sich mit dem Inhalt des geschlossenen Vertrags nicht vollständig decken, der Vertragsinhalt abgeändert werden kann. Das wird in der Regel bei dem auf S. 102 angeführten Beispiel — Rundflug eines Kurgastes — zutreffen.

Beachtenswert ist in diesem Zusammenhange auch eine Entscheidung des obersten Gerichtshofes in Brunn vom Oktober 1926 — abgedruckt in Eisenbahn- u. Verkehrsr. E., Bd. 45, S. 424, Nr. 163 —, nach welcher „einer Haftausschließung, die auf der Flugzeugfahrkarte in ausländischer Sprache abgefaßt worden ist, der Charakter eines Vertrages nicht beigemessen werden kann“. In der Bebesprechung der Entscheidung vertritt Eger denselben Standpunkt auch für den Fall, daß die Landessprache gebraucht wurde.

Hinsichtlich der Garderobenmarke hat das Reichsgericht (Verkehrsr. Rdschau, 1926, S. 340, Nr. 129) entschieden, daß Haftungsbeschränkungen, die auf diesem Le-

gitimationszeichen aufgedruckt waren, nicht genügen, um Vertragsbestandteil zu werden. Es ist nicht damit zu rechnen, daß derartige Vermerke überhaupt gelesen werden.

Fliegt jemand als blinder Passagier mit einem Luftfahrzeuge, dann könnte bei der Frage einer ev. Haftung zunächst an einen stillschweigenden Haftungsverzicht gedacht werden. Es braucht aber garnicht von der unsicheren, bestrittenen und gekünstelten Annahme eines stillschweigenden Verzichts ausgegangen zu werden. Ein derartiges Verhalten stellt sich einfach als überwiegendes mitwirkendes Verschulden im Sinne des § 20 des Luftverkehrsgesetzes und des § 254 des bürgerlichen Gesetzbuches dar, sodaß im Schadensfalle Haftpflichten nicht entstehen würden.

Die sowohl in der Fluglinien-, als auch der Werks- und Sportluftfahrt bei dem Kontrahieren mit Minderjährigen durchweg geforderte schriftliche Einwilligung des gesetzlichen Vertreters gemäß § 107 B. G. B., entspricht den gesetzlichen Erfordernissen — Schriftlichkeit ist noch nicht einmal notwendig — und bietet zu weiteren Untersuchungen keinen Anlaß.

§ 15.

Der von der Freizeichnung betroffene Personenkreis.

Von einem Haftungsverzicht wird in der Regel der Vertragsgegner des Luftfahrzeughalters betroffen. Einer dritten Person gegenüber kann eine Freizeichnung dann Wirkungen äußern, wenn der Haftungsverzicht z. B. durch einen Unterhalts- oder Dienstverpflichteten (§§ 844, 845 B. G. B.; vgl. oben die Seiten 23 ff. und 33 ff.; auch Dörring, Z. L. R., 1927, S. 211 unten) oder durch einen Nichteigentümer erfolgte.

Werden im Falle der Tötung oder Körperverletzung eines Fluggastes gesetzliche Rechte Dritter beeinträchtigt, dann hängt die Frage ihrer Schadenersatzrechte davon ab, ob sie infolge der Freizeichnung überhaupt entstanden sind. Nach ihrer Entstehung könnten sie ohne Einwilligung der Berechtigten nicht mehr abgeändert werden. Bei Tötung oder Körperverletzung eines gesetzlich Verpflichteten, der aber auf Haftpflichtansprüche verzich-

tet hat, haben Dritte, die gesetzlich berechtigt sind, keine Ansprüche gegen den Schuldigen (so auch R. G. Z. 117/102 ff. u. 65/315 ff.).

Dies wird zutreffend in letzterer Entscheidung (S. 316/317) wie folgt begründet:

„Die Richtigkeit dieser Annahme folgt zunächst aus dem Wortlaute der Gesetzesvorschrift des § 844 Abs. 2. Denn wenn darin ebenso wie in § 845 bestimmt wird, in welchen Fällen „der Ersatzpflichtige“ dem Dritten Schadenersatz zu leisten hat, so wird dabei wortdeutlich vorausgesetzt, daß eine andere Ersatzpflicht, und zwar hier dem Getöteten selbst gegenüber, bereits bestanden hat, oder daß doch wenigstens in der Person des Getöteten die Voraussetzungen für die Entstehung der Ersatzpflicht gegeben waren.“

Ein wirksamer Haftungsverzicht — soweit er rechtlich zulässig ist — berührt also auch die Ansprüche gesetzlich Drittberechtigter.

Ist ein Eigentümer mit Versendung und Abschluß der Enthaftungsklausel durch einen Dritten einverstanden, dann treffen ihn alle entstehenden Nachteile.

Hat aber ein Nichteigentümer ohne Einwilligung des Eigentümers unter Freizeichnung des Luftfahrzeughalters versandt oder auch nur anweisungswidrig Haftungsverzicht geleistet, dann kommt es darauf an, ob der Luftfahrzeughalter die mangelnde Befugnis des Versenders, die Ware zum Lufttransport zu geben oder sich mit Freizeichnungen einverstanden zu erklären, kannte oder nicht. Hierbei bleibt es unerheblich, ob der Luftfahrtunternehmer rechtmäßiger oder unrechtmäßiger Fremdbesitzer ist. Er kann rechtmäßiger Besitzer — z. B. bei Ausführung eines Lufttransportes mit Willen des Eigentümers — und dennoch bösgläubig hinsichtlich einer Freizeichnung sein. Er würde dann nach allgemeinen Regeln aus Vertrag und Delikt haften.

Kannte aber der Luftfahrzeughalter die mangelnden Verfügungsrechte des Kontrahenten, z. B. bei einem Diebe, der gestohlene Sachen mit dem Flugzeug verschicken will, dann ist er bösgläubiger unrechtmäßiger Besitzer. Er ist auch dann bösgläubig, wenn er sein Nichtrecht infolge grober Fahrlässigkeit nicht kannte oder wenn er

nachher sein Nichtrecht positiv erfährt; nachträgliche grobfahrlässige Nichtkenntnis kann ihm nicht schaden (so Wolff, Sachenr., S. 278). Er haftet dann als unredlicher Besitzer nach § 990 B. G. B. gemäß § 989 B. G. B. für allen schuldhaft verursachten Schaden.

Daneben würde die Haftung aus § 19 des Luftverkehrsgesetzes bestehen, gleichgültig, ob er die völlige Nichtberechtigung des anderen Teiles — Dieb — kannte, oder nur die mangelnde Befugnis, in eine Enthaftung im Rahmen der möglichen Grenzen einzuwilligen.

§ 16.

Die Wirkung der Nichtigkeit auf den Vertrag.

Auf Grund der vertretenen Ansicht ist nach § 138 B. G. B. die Enthaftungsklausel nicht in vollem Umfange gültig. Nach § 139 B. G. B. ist bei Nichtigkeit eines Teiles eines Rechtsgeschäfts das ganze Rechtsgeschäft nichtig, wenn nicht anzunehmen ist, daß es auch ohne den nichtigen Teil vorgenommen sein würde.

Der hauptsächliche Bestandteil bei einem Lufttransportvertrag ist nicht die vereinbarte Freizeichnung, sondern dessen Kernstück bildet der Werk- oder Frachtvertrag. Die Klausel kann nur als eine Nebenabrede hierzu angesehen werden. Da sie für den Luftfahrzeughalter in Wirklichkeit der praktisch wichtigste Punkt ist, kann es auf den ersten Blick scheinen, als sei der ganze Vertrag nichtig.

Diese Ansicht wird von Haidn, S. 66 ff. vertreten. Er meint (S. 67), daß zwar der Versender oder Fluggast an einer gültigen Enthaftungsklausel nicht interessiert sein könne, daß aber in der Regel der Luftfahrtunternehmer ohne Enthaftungsklausel den Lufttransportvertrag nicht durchführen würde. Das Interesse nur einer Partei könne zur Aufrechterhaltung des ganzen Rechtsgeschäfts nicht führen.

Diese Ansicht wird aber gerade den Interessen der Luftfahrt, die Haidn sonst weitgehend berücksichtigt, nicht gerecht. Bei Nichtigkeit der Klausel trifft, was Haidn nicht beachtet, den Luftfahrzeughalter die scharfe Haftung aus dem Luftverkehrsgesetz und bei dem immerhin möglichen

Nachweis eines — sogar leichten — Verschuldens wenigstens die summenmäßig nicht begrenzte Ersatzpflicht aus unerlaubter Handlung. Den wirtschaftlichen Belangen eines Luftfahrers ist mit totaler Nichtigkeit des Rechtsgeschäfts auch deshalb nicht gedient, weil er dann keine Ansprüche aus Vertrag auf Zahlung der vereinbarten Vergütung stellen könnte. Der Fluggast oder Versender hätte lediglich Beträge aus dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung zu zahlen, die wesentlich hinter den vereinbarten Sätzen zurückbleiben werden.

Es muß geprüft werden, ob nicht nur ein Teil der Freizeichnung als nichtig aus der Klausel ausgeschieden werden kann, sodaß die Gültigkeit des übrigen Rechtsgeschäfts — Werkvertrag nebst gültigem Teil der Klausel — unberührt bleibt. Durch Auslegung ist zu ermitteln, was die Parteien bei ihrer Haftungsbegrenzung verständigerweise gewollt haben (R. G. Z. 91, 361).

Die Absicht der Luftfahrer geht dahin, sich im Rahmen der zulässigen Grenzen, soweit es geht, freizuzeichnen. Das ist auch innerhalb der selbstgewählten Beförderungsbedingungen (Warschauer Grundsätze) der deutschen der „Iata“ angeschlossenen Luftverkehrsunternehmen der Fall. Einem Luftfahrer kann nicht daran gelegen sein, seine ganze Klausel rechtsungültig zu sehen, sodaß ihn die oben erwähnten Haftungen aus dem Luftverkehrsgesetz sicher, aus Vertrag und unerlaubter Handlung aber möglicherweise treffen. Es ist zu beachten, daß die Frage der Freizeichnung im Luftrecht noch keineswegs endgültig gelöst ist; die bisher auf anderen Wirtschaftsgebieten entwickelten Grundsätze könnten eventuell richtunggebend, nicht aber allein entscheidend sein. Es mangelt völlig an grundlegenden höchstrichterlichen Entscheidungen. Gerade diese unsichere Lage hat es mit sich gebracht, daß in Werks- und Sportluftfahrt sowie häufig auch im Rundflugbetrieb eine ganz allgemein gehaltene Klausel Verwendung findet. Die Entscheidung des Reichsgerichts (R. G. Z. 117, 102 ff.), die erkennen ließ, daß mit den Worten „auf alleinige Gefahr“ ein vollkommener Haftungsausschluß gegebenenfalls nicht erreicht werden kann, hat zu dieser Verallgemeinerung des Wortlauts von Freizeichnungen, auch in der alten Freizeichnungsklausel

der Deutschen Luft-Hansa A.-G., meist noch beigetragen, sodaß heute gesagt wird, die Haftung sei aus „jedem Rechtsgrunde“ ausgeschlossen.

Die Luftfahrzeughalter wollen sich vielmehr soweit freizeichnen, als das gesetzlich zulässig ist. Sie müssen das größte Interesse am Wegbedingen der Haftung aus dem Luftverkehrsgesetz haben. Das ist rechtlich möglich. Sie können sich sogar bei der Verschuldenshaftung für jede Fahrlässigkeit vertraglich freizeichnen, falls diese sich nicht als grobe im entwickelten Sinne darstellt. Sie sind hieran in gleichem Maße interessiert. Damit ist aber den hauptsächlichen Interessen der Luftfahrt gedient, Ein ordentlicher Luftfahrer kann sich nicht dadurch wirtschaftlich beeengt fühlen, daß er, was in der Natur der Sache liegt, Gewissenlosigkeiten und Vorsatz, auch seiner wichtigsten Hilfspersonen, zu vertreten hat. Das sind ungewöhnliche Fälle, bei denen es — angesichts der Gefährlichkeit der Luftfahrt, die höchste Sorgfalt erfordert und nur dadurch gemeistert werden kann — wohl niemand als recht und billig betrachten kann, hier Freizeichnungen zuzulassen. An derartig ungewöhnliche Fälle denkt im allgemeinen niemand, auch der Luftfahrer nicht, der selbst das größte Interesse an jeder Schadensverhütung hat und der etwas derartiges als kränkend weit von sich weisen würde. Wird dennoch schwerstens gegen Sorgfaltspflichten verstoßen, dann trifft die Haftung den Schuldigen mit vollem Recht.

Obwohl Ausnahmefälle der dargestellten Art durch die allgemein gehaltenen Klauseln und auch durch die Bedingungen der deutschen Fluglinienunternehmen — Haftungshöchstsumme auch bei grober Fahrlässigkeit — mit erfaßt werden, liegt der Schwerpunkt der Interessen der Luftfahrer doch in dem Ausschluß der übrigen Haftung. Der Wille des Luftfahrers wird sich im allgemeinen auf Befreiung von der drückenden Haftung des Luftverkehrsgesetzes und von den Fällen der Verschuldenshaftung richten, die schließlich jedem Menschen einmal passieren können oder die hinterher sehr leicht, wenn auch nicht sogleich als grobe, so doch immerhin als Fahrlässigkeit zu konstruieren sind.

An diese Fälle denkt, wenn überhaupt, auch der Fluggast oder Warenversender. Er will dem Luftfahrer keinen Freibrief für Untaten aller Art, wie es Vorsatz und bei den Verhältnissen des Flugwesens auch grobe Fahrlässigkeit sein würden, ausstellen, und ein seiner Verantwortung bewußter Flieger will ihn auch nicht haben. Diese Parteiwillen sind — vielleicht sogar als Selbstverständlichkeit — für die allein maßgebende Zeit bei dem Vertragsabschluß vorhanden.

Da der Teil der Klausel, der sich als sittenwidrig darstellt, nur für seltene Ausnahmefälle zutrifft, also bei Schadensverursachung durch leichte Fahrlässigkeit selbst bei unumschränkter rechtlicher Gültigkeit nicht zum Zuge kommen könnte, kann in entsprechender Anwendung der Entscheidung bei R. G. Warn., 1918, Nr. 172 und im Interesse der Luftfahrt behauptet werden: Durch Auslegung des Willens der Parteien kann regelmäßig festgestellt werden, daß die weitaus überwiegenden Interessen durch diese nichtigen Teile nicht berührt werden und daß das Rechtsgeschäft auch ohne den nichtigen Teil von beiden Parteien vorgenommen sein würde. Eine andere Ansicht zu § 139 B. G. B. würde hier zu dem unsinnigen Ergebnis führen, daß in Werks- und Sportluftfahrt den Halter die volle Schwere der gesetzlichen Haftung trifft und im Fluglinienbetrieb gültige Verträge nicht abgeschlossen werden könnten, sodaß die Unternehmer, die nur mangels hinreichender Klärung der rechtlichen Fragen einen Teil ihrer Bedingungen nichtig sehen, zur Einstellung des Betriebs genötigt würden (vgl. O. L. G. Frankfurt in J. W. 1920, S. 449; ferner J. W. 1931, S. 2720, wo gesagt wird, „daß Freizeichnungsklauseln, die wegen ihrer allgemeinen Fassung inhaltlich teilweise gegen die §§ 276 Abs. II, 138 B. G. B. verstoßen, nur zu diesem Teil, nicht in vollem Umfang nichtig sind“).

Der Wille zur Aufrechterhaltung der geschlossenen Lufttransportverträge kommt auch durch die im Warschauer Abkommen aufgenommene Bestimmung zum Ausdruck, nach der die in einem Lande geltenden zwingenden gesetzlichen Bestimmungen, die mit den vereinbarten Beförderungsbedingungen nicht übereinstimmen, diese ersetzen, bzw. ergänzen sollen. Diese Bestimmung

ist auch durch die deutschen, der „Iata“ angeschlossenen Luftfahrtunternehmer für den innerdeutschen Verkehr eingeführt worden (s. z. B. Art. 24 der allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luftgüterverkehr, als auch der allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luftpersonen- und Gepäckverkehr der Deutschen Luft-Hansa A.-G.). § 138 B. G. B. ist aber eine zwingende gesetzliche Bestimmung, die dem Grundsatz der guten Sitten unabhängig vom Parteiwillen Geltung verschafft und durch Parteivereinbarungen keinerlei Abänderungen unterworfen werden kann.

Die entwickelte Stellungnahme wird auch dem, dem § 139 B. G. B. innewohnenden Grundgedanken, der sich auch bei den §§ 140 und 155 B. G. B. wiederfindet, gerecht, „daß vorgenommene Rechtsgeschäfte solange nach Möglichkeit zu schützen sind, als das mit der Parteiabsicht vereinbar ist“ (so R. G. R. Kom. zu § 139, S. 228; vgl. auch André S. 47). Das weitere Erfordernis (R. G. Z. 93, 334), daß „das Rechtsgeschäft überhaupt teilbar ist und nach dem Ausscheiden des nichtigen Teiles noch etwas übrig bleibt, das als selbständiges Rechtsgeschäft bestehen kann“, ist gegeben. Denn die nichtigen Teile stellen sich in den verwandten Klauseln nur als unwesentliche Stücke einer Nebenabrede zu einem Hauptvertrag dar. Die gesamten rechtlichen Voraussetzungen für den Bestand des Vertrags und der Nebenabrede werden nicht berührt.

Zu dem Ergebnis, daß nicht das ganze Rechtsgeschäft nichtig ist, kommt im wesentlichen auch Schreiber in Z. L. R., 1926, S. 47/48.

IV. Abschnitt: Sondergebiete.

§ 17.

Der Flugeisenbahnverkehr.

Im Zuge der modernen Verkehrsentwicklung muß es eine Selbstverständlichkeit sein, daß Bestrebungen einsetzen, die ungeheuren zeitersparenden Vorteile des Luft-

verkehrs mit der fast jeden Ort erreichenden Organisation der Eisenbahn zu verbinden. Hierdurch besteht die Möglichkeit, die mangelnde Dichte des Luftverkehrsnetzes, insbesondere bei dem erst in den Anfängen befindlichen Nachtluftverkehr, auszugleichen. Damit kann es gelingen, die deutschen Orte, welche aus Mangel an Flugplätzen, usw. einen Anschluß an den Luftverkehr noch nicht gefunden haben, an den Vorteilen der Luftbeförderung teilnehmen zu lassen. Jedem Versender würde dadurch Gelegenheit gegeben, seine Waren schnellstens an jeden beliebigen Ort zu verbringen. Er könnte namentlich bestimmen, ob die Eisenbahnen nur Zu- oder Abbringerdienste zu leisten hätten, während dem Luftfahrzeug der Hauptteil der Beförderung obliegen würde. Es würde dadurch aber auch die Möglichkeit jeder Kombination von Flugzeug und Eisenbahn nach dem Willen des Versenders gegeben werden. Voraussetzung müßte allerdings ein einheitlicher Vertrag sein, der es gestattete, ohne Hilfe eines Mittelsmannes, gewissermaßen automatisch den Übergang von einem zum anderen Verkehrsmittel zu bewirken. Hierdurch können dem schnellen Kleingüterverkehr — Maschinenersatzteile, Chemikalien, leicht verderbliche Waren aller Art, Kostbarkeiten — ungeahnte Bequemlichkeiten erschlossen werden. Für die beteiligten Verkehrsmittel bietet sich auf der Seite der Luftfahrt eine Erweiterung und finanzielle Stützung des Betriebes, während die Eisenbahnen gleichfalls an den Vorteilen dieses modernen und hinsichtlich einer künftigen Konkurrenz nicht zu unterschätzenden Verkehrsmittels teilnehmen und nicht abseits zu stehen brauchen.

Erstmalig wurde im Jahre 1927 zwischen der Deutschen Luft-Hansa A.-G. und der Deutschen Reichsbahngesellschaft ein Vertrag geschlossen, der diese Bestrebungen in die Tat umsetzte. Eine große Reihe kleinerer Eisenbahngesellschaften traten diesem Abkommen bei (vgl. Flug-eisenbahnverkehr im Güterdienst, Anlage I, S. 23/24).

Man bot Gelegenheit zum Abschluß eines einheitlichen Vertrages für beide Verkehrsmittel. Die Beförderungen der Waren auf den Eisenbahnen erfolgten hiernach als Expreßgut, d. h. im Packwagen der Personenzüge, also auch hier denkbar schnell.

Über Einzelheiten siehe Kreuter, S. 82/83; Joseph, Z. f. Betriebswirtschaft, S. 659 ff.; Joseph, Die Reichsbahn, S. 953 ff. und 973 ff.,

der — ohne zu positiven Ergebnissen zu gelangen — sich lediglich allgemein mit den neuen Fragen beschäftigt; Müller, Karl, S. 260 ff.; Beck, S. 225; insbes. auch Thayssen, S. 469 ff. u. S. 989 ff.; weiteres Schrifttum bei Schleicher, S. 65.

Schwierigkeiten boten sich u. a. auf dem äußerst wichtigen Gebiet der Haftung, weil im Luftverkehr die totale Freizeichnung üblich war — die Warschauer Grundsätze wurden erst mehrere Jahre später eingeführt —, die Eisenbahnen aber den bekannten zwingenden gesetzlichen Bestimmungen unterworfen sind. Man hatte die Haftungsfrage derart geregelt, daß einfach die vertraglich vereinbarten Beförderungsbedingungen der Deutschen Luft-Hansa A.-G. auch für den Transport auf den Eisenbahnen galten (s. Luftfrachttarif, S. 3 ff. und Flugeisenbahnverkehr im Güterdienst, S. 7 ff.). Es war also der Fall praktisch möglich, daß eine Ware einen erheblichen — vielleicht den größten — Weg auf der Eisenbahn zurücklegte und die betreffende Gesellschaft trotz der zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches die völlige luftrechtliche Freizeichnung auf sich angewendet wissen wollte. Ein angesichts des § 471 H. G. B. unhaltbarer Zustand.

Auf Grund der tatsächlichen Monopolstellung der Eisenbahnen wurde die unabdingbare und scharfe Haftung gesetzlich eingeführt. Es besteht kein Anlaß hiervon abzugehen, sobald die Bahnen über ihre tatsächliche Machtstellung hinaus, sich am Wirtschaftsertrage in Verbindung mit einem anderen — ihnen in Zukunft vielleicht gefährlichen — Verkehrsmittel beteiligen. Die Voraussetzung der eisenbahnrechtlichen Haftung, daß ein gültiger Vertrag mit der Bahn abgeschlossen wurde, lag damals bei dem Flugeisenbahnverkehr nicht vor. Nach den Beförderungsbestimmungen waren alleinige Vertragsgegner die Luftverkehrsgesellschaften. Hieraus aber bei der wirklichen Sachlage zur Verneinung der eisenbahnrechtlichen Haftung zu gelangen, solange ein Gut im Besitz einer Bahn war, hieße einen formalistischen Standpunkt einnehmen. Eine praktische Betrachtung muß ergeben, daß die eisenbahnrechtliche Haftung nicht durch Vorschubung der bei einem anderen Verkehrsmittel geltenden Beförderungsbedingungen umgangen werden kann. Zwar ist es richtig, daß nicht jedes Rechtsgeschäft, das eine Umgehung eines Gesetzes

bezweckt, nichtig ist. Die Entscheidung dieser Frage hängt vielmehr allein, wie Staudinger, Allg. Tl. zu § 134, S. 554 sagt, „von der Auslegung des rechtsgeschäftlichen Tatbestandes und der diesen erfassenden Norm“ ab. Diese Auslegung muß aber zu der grundsätzlichen Feststellung führen, daß Eisenbahnen in derartigen Fällen die sie treffende gesetzliche Haftung rechtswirksam nicht ausschließen können. Allerdings dürften — in nicht zu strenger Auslegung — zweckmäßige Anpassungen, welche nicht einseitig die Interessen der Versender zurückstellen, an die Gegebenheiten dieses kombinierten Verkehrs zuzulassen sein. Für den Lufttransport selbst würden dann wieder die zur Frage der Freizeichnung entwickelten Ansichten Geltung haben.

Auf Grund des Warschauer Abkommens — diese Mängel wurden erkannt — traten dann im Februar 1933 neue, den Flugeisenbahngüterverkehr betreffende Bestimmungen in Kraft. Diese gehen grundsätzlich davon aus, daß bei jedem der beiden Verkehrsmittel nach den entsprechenden ihm eigenen Regeln gehaftet wird. Es kommen also die Warschauer Grundsätze und im wesentlichen Eisenbahnrecht in Betracht (s. insbesondere den Text der neuen Beförderungsbedingungen bei Döring, Archiv. f. Luftrecht, S. 13 ff. u. S. 45 ff.). Diese Bedingungen sind in großen Teilen dem „Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“ vom 23. Oktober 1924 nachgebildet. Beide Teile gelten als Vertragsgegner. Hierdurch ist für die Beteiligten eine Rechtslage geschaffen worden, die durchaus tragbar ist — sie setzt sich mit dem gesetzlichen Eisenbahnrecht kaum in Widerspruch — und der Entwicklung dieser neuen Verkehrsart nur förderlich sein wird.

Keine zu rechtlichen Erörterungen im Rahmen dieser Arbeit anlaßgebende Sonderstellung nimmt das Abkommen zwischen dem Internationalen Eisenbahnverband (Union internationale des chemins de fer) und den der Iata angeschlossenen Luftverkehrsunternehmen hinsichtlich des Personen- und Gepäckverkehrs ein.

Den Text dieses Abkommens siehe bei Döring, Archiv f. Luftrecht, S. 42 ff., der im übrigen diese Verkehrsmöglichkeit wie folgt kurz dargelegt:

„Die Bedeutung der Abmachungen besteht darin, daß den Fluggästen der Übergang vom Luftfahrzeug auf die Eisen-

bahn bei Aufgabe der Luftreise erleichtert wird. Sie haben in solchen Fällen lediglich ihren Flugschein und ihren Fluggepäckschein, der mit einem entsprechenden Antrag (Réquisition) des Luftfahrzeugführers zu versehen ist, der nächsten Eisenbahnstation vorzulegen und erhalten daraufhin unentgeltlich einen neuen Fahrschein und die Abfertigung ihres Gepäcks durch die Eisenbahn. Sie schließen also einen neuen Beförderungsvertrag.“

Vgl. auch Joseph, in Ztg. d. V. mitteleurop. Eisb.-Verw., 1932, S. 385 ff.

Es ist hier zu Zweifeln keinerlei Anlaß gegeben, daß bei Schadensfällen auf der Eisenbahn, dann auch die für diese bestehenden gesetzlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und des Reichshaftpflichtgesetzes unumschränkt Geltung haben müssen.

§ 18.

Post und Eisenbahn als Luftfahrzeughalterinnen.

Lufttransporte kommen sowohl im Betriebe der Deutschen Reichspost, als auch in dem der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vor.

Bei der Luftpostbeförderung interessiert hier nun nicht der Transport von Postgut in Verkehrsflugzeugen, zu dessen Durchführung die einen planmäßigen Verkehr betreibenden Luftfahrtunternehmen auf Verlangen der Postverwaltung nach § 11 Abs. IV des Luftverkehrsgesetzes verpflichtet sind. Die Haftungsfrage ergibt sich hier aus dem Postgesetz von 1871, nach welchem die Reichspost einem Versender in gesetzlich bestimmten Umfang haftet. Die Post könnte im Schadensfalle — sofern nicht Freizeichnungen Platz greifen — die ihr zustehenden, auf dem Luftverkehrsgesetz beruhenden Ansprüche gegen das Luftfahrtunternehmen an den Versender abtreten. Eine unmittelbare Haftung der Post nach dem Luftverkehrsgesetz dürfte hier nicht berechtigt sein. Vgl. Staedler, Arch. f. Luftrecht, Bd. IV, 1934, S. 9 ff., insbes. S. 21—24.

Schwierigkeiten ergeben sich aber bei den Haftungsfragen in den Fällen, in welchen die Reichspost selbst als Luftfahrzeughalterin Postgüter befördert. Es stehen sich Haftung aus dem Luftverkehrsgesetz und das in jeder Beziehung geringere Entstehen nach dem Postgesetz gegenüber. Es fragt sich, ob nicht die Reichspost, wenn sie sich für die Lufttransporte nicht freizeichnet, sondern sich auch hier auf ihre postrechtliche Haftung beruft, in Wahr-

heit den Beteiligten garnicht entgegenkommt, sondern in Wirklichkeit ihre an sich gegebene Haftung nach dem Luftverkehrsgesetz beschränkt. Diese Frage wirft auch Eger, Eisenb. u. verkehrsr. Entschd., Bd. 44, S. 28, Fußnote 10 auf, ohne allerdings irgendwie Stellung zu nehmen.

Genau die gleichen Untersuchungen sind bei dem Luftfrachtverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft am Platze. Am 1. November 1933 startete das erste Frachtflugzeug der Reichsbahn zum Nachtfluge von Berlin nach Königsberg. Die Reichsbahn ersetzt hiermit für hochwertige und eilige Güter — auch Post — den Ausfall eines unrentablen Schnellzugpaares und will diesen neuen Verkehr noch erheblich ausbauen. Die Maschinen stehen im Eigentum der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, werden aber durch die Deutsche Luft-Hansa A.-G. gewartet und geflogen. Die Reichsbahn ist aber als Halterin im Sinne des Luftverkehrsgesetzes anzusehen, denn die Tätigkeit der Luft-Hansa ist lediglich die einer Hilfsperson. Ist hier eine Berufung auf die eisenbahnrechtliche Haftung möglich, oder wäre das eine Einschränkung der Haftung nach dem Luftverkehrsgesetz?

Das Problem der Haftungsbegrenzung gewinnt dadurch erhöhte Bedeutung, weil die Post ein unumschränktes rechtliches und die Reichsbahn ein ebensolches tatsächliches Monopol inne hat. Auf Grund dieser Sonderstellungen und unter Berücksichtigung der Art der entwickelten Tätigkeiten sind gesetzlich genau normierte Haftungsbestimmungen erlassen worden.

Können sich nun diese Unternehmen, die bei ihrem Betriebe von Luftfahrzeugen alle Voraussetzungen für eine Haftung nach dem § 19 des Luftverkehrsgesetzes erfüllen, angesichts ihrer Monopolstellung für den Lufttransport überhaupt völlig freizeichnen, oder haften sie nach ihren bereits bestehenden gesetzlichen Bestimmungen?

Das Minimum einer Haftung wäre die nach den schon bestehenden gesetzlichen Regelungen. Es lassen sich aber keine Gründe dafür finden, eine Freizeichnung bei Unternehmungen, deren Haftung unabdingbar geregelt ist, zuzulassen, nur weil diese sich eines Verkehrsmittels bedienen, das bisher in ihrem Betriebe noch nicht verwendet

wurde, für das aber der Gesetzgeber aus guten Gründen schärfste Haftungsbestimmungen festgesetzt hat.

Auf Grund der überragenden wirtschaftlichen Machtstellung von Bahn und Post ist ein Ausschluß jeglicher Freizeichnung in diesen Fällen gerechtfertigt. Die vertraglichen Vereinbarungen entzogenen Haftungsbestimmungen der beiden Unternehmungen zeigen, daß der Gesetzgeber hier völlig klare Verhältnisse schaffen wollte, um die Interessen von Beförderten und Warenversendern unbedingt zu schützen. Wenn im Luftverkehrsgesetz die Gefährdungshaftung für recht und billig gehalten wurde, dann wäre es eine völlige Verschiebung und Umkehrung der dem Luftverkehrsgesetz, Postgesetz und eisenbahnrechtlichen Gesetzgebung zu Grunde liegenden Gedanken und Abwägungen, wenn bei der luftrechtlichen Haftung durch Unternehmen, die sonst an Freizeichnungen gesetzlich gehindert sind, Einschränkungen möglich sein sollten. Post und Eisenbahn müssen hier die gesetzliche, in ihrer Schärfe durch Höchstsummen erheblich abgeschwächte Regelung des § 19 des Luftverkehrsgesetzes gegen sich gelten lassen. Denn Freizeichnungen können nur dort mit einem gewissen Recht erfolgen, wo die Beteiligten sich im wesentlichen als gleiche Vertragsgegner gegenüberstehen; sie müssen aber dann völlig unzulässig sein, wenn ein Beförderter oder Versender lebensnotwendige Betriebe in Anspruch nehmen muß — ob er will oder nicht — und ihm nicht die geringste Möglichkeit gegeben ist, den Inhalt der Verträge irgendwie zu gestalten.

Lebenslauf.

Am 2. Januar 1908 wurde ich, Gustav Röhm, in Halle (Saale) als Sohn des Baumeisters Gustav Röhm und seiner Ehefrau Anna, geb. Naucke geboren. Ich besuchte die Mittelschule und das Reformrealgymnasium in Halle S. und bestand die Reifeprüfung am 10. März 1927. Dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften widmete ich mich an den Universitäten Halle (S.) und Berlin (W.S. 1928/29). In Halle (S.) nahm ich an Vorlesungen und Übungen der Professoren Dr. Ruth, Dr. Boehmer, Dr. Finger, Dr. Schmidt, Dr. Fleischmann, Dr. Kisch, Dr. Hein, Dr. Schulz, Dr. Langheineken, Dr. Joerges, Dr. Bilfinger, Dr. Jahn, Dr. Kitzinger, Dr. Aubin, Dr. Grünfeld und Dr. Brodnitz, in Berlin an denen der Professoren Dr. Goldschmidt, Dr. Triepel, Dr. Wolff, Dr. Heymann, Dr. Lass und Dr. v. Bortkiewicz teil. Am 22. März 1932 legte ich bei dem Oberlandesgericht in Naumburg (S.) die erste juristische Staatsprüfung ab und befinde mich augenblicklich im Vorbereitungsdienst im Bezirk dieses Oberlandesgerichts. Die mündliche Prüfung für den Doktor der Rechtswissenschaft bestand ich am 17. Mai 1934 „cum laude“.

Bestimmende und wertvolle Anregungen während meines Studiums erhielt ich insbesondere von den Professoren Dr. Ruth und Dr. Boehmer. Die Anregung zur Untersuchung von Fragen aus dem Gebiete des Luftrechts gab mir Herr Professor Dr. Ruth, welchem ich hierfür, sowie für seine sonstige Förderung zu besonderem Dank verpflichtet bin.

